W numerze:

SKRZYDLATA POLSKA

NR 35 (477) • 28 SIERPNIA 1960 r. • CENA 2 zł



• DNI LOTNICTWA • DNI LOTNICTWA •

Foto: C. CIBOR

·Telefonem z Bułgarii od naszego specjalnego wysłannika red. T. MALINOWSKIEGO

CZECHOSŁOWACY MISTRZAMI ŚWIATA W SPADOCHRONIARSTWIE

Polacy poza pierwszą dziesiątką

DNIA 14 sierpnia o godzinie 16 na lotnisku Musaczewo pod Sofią zakończyły się V Spadochronowe Mistrzostwa Świata. Uczestniczyło w nich 69 zawodników (w tym 24 kobiety) z 12 państw: Austrii, Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, Jugosławii, Rumunii, Polski, USA, Węgier, W. Brytanii i ZSRR.

Na trybunie honorowej, ponad którą powiewała flaga FAI i flagi państw uczestniczących w Mistrzostwach, zajęli miejsce przedstawiciele bułgarskich władz rządowych i partyjnych, wojska, KC DOSO i kierownicy drużyn biorących udział w Mistrzostwach. Obecni byli także: dyrektor biura FAI Gillman i przewodniczący Komisji Spadochronowej FAI Amerykanin Crane.

Wyniki rozegranych konkurencji przedstawiają się następująco:

I Konkurencja (12—14 sierpnia). Skok indywidualny z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu od 23 do 30 sek. — na celność lądowania. Mężczyźni: 1. Zdenek Kaplan (CSSR) — 585,415 pkt; 2. Kirył Wodeniczarow (Bułgaria) — 578,611 pkt; 3. Nikołaj Anikijew (ZSRR) — 578,098 pkt. Kobiety: 1. Monique Gallimard (Francja) — 563,960 pkt; 2. Julia Angelova (Bułgaria) — 561,647 pkt; 3. Maria Velceva (Bułgaria) — 557,1 pkt;

II Konkurencja (8—9 sierpnia). Skok grupowy z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu od 23 do 30 sek. — na celność lądowania. **Mężczyźni:** 1. ZSRR — 542,861 pkt; 2. CSSR — 539,705 pkt; 3. Bułgaria — 535,451 pkt; 9. Polska 432,291 pkt. **Kobiety:** 1. CSSR — 519,325 pkt; 2. ZSRR — 484,438 pkt; 3. Francja — 479,156; 6. Polska — 358,864 pkt.

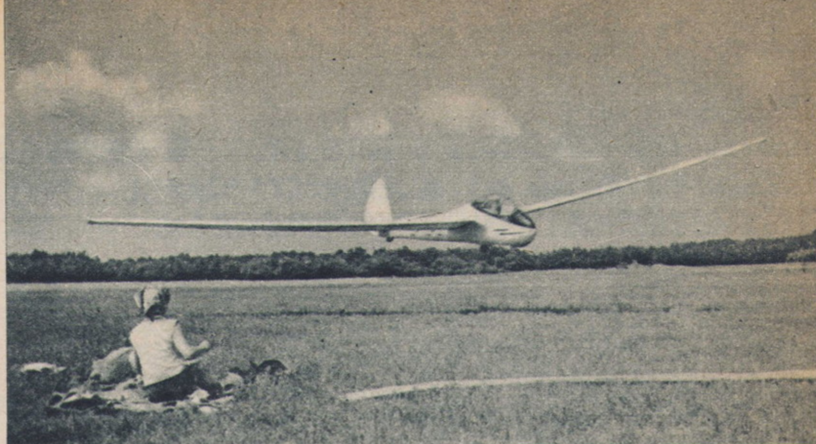
III Konkurencja (11 sierpnia). Skok indywidualny z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu i wykonaniem figur akrobacji. **Mężczyźni:** 1. James Arender (USA) — 449,5 pkt; 2. Georgi Głbow (Bułgaria) — 446,5 pkt; 3. Jaroslav Jehliczka (CSSR) — 446 pkt; 10. Jan Cierniak (Polska) — 436 pkt; 11. Roman Lewandowski (Polska) — 434,5 pkt; 13. Zdzisław Szwedziuk (Polska) — 429,5 pkt; 19. Edward Kulesza (Polska) — 415 pkt. **Kobiety:** 1. Vera Dubova (CSSR) — 438,5 pkt; 2. Ludmiła Akimowa (ZSRR) — 437 pkt; 3. Bożena Rejzlova (CSSR) — 436 pkt; 11. Antonina Chmielarczyk (Polska) — 212,5 pkt; 18. Maria Wojtkowska (Polska) — 145 pkt; 22. Maria Puchar (Polska) — 0 pkt.

Spadochronowym mistrzem świata został Czechosłowak Zdenek Kaplan — 1022,919 pkt; przed Richardem Fortenberry (USA) — 1016,368 pkt. i Mikołajem Anikijewem (ZSRR) — 1006,98 pkt. Polacy zajęli następujące miejsca: 11. R. Lewandowski — 970,701 pkt; 17. J. Cierniak — 945,034 pkt; 18. E. Kulesza — 944,157 pkt; 21. Z. Szwedziuk — 901,88 pkt.

W konkurencji kobiecej mistrzynią świata została Czechosłowaczka Bożena Rejzlova — 971,489 pkt; przed Wierą Zubową (ZSRR) — 969,904 pkt i Rużeną Rybową (CSSR) — 962,764 pkt. Polki zajęły następujące miejsca. 14. A. Chmielarczyk — 682,9 pkt; 16. M. Wojtkowska — 619,414 pkt; 21. Maria Puchar — 422,918 pkt.

Sprawozdanie z Mistrzostw zamieścimy w najbliższych numerach.

TADEUSZ MALINOWSKI
Foto: W. Kuniajew



Telefonem z Leszna od naszego wysłannika red. J. POMIANOWSKIEGO

NA STARCIE VI SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

W NIEDZIELĘ, 14 sierpnia br. w Centrum Szybowcowym w Lesznie rozpoczęły się VI Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Po otwarciu Mistrzostw, którego dokonał prezes APRL Stefan Antosiewicz, wszyscy zawodnicy otrzymali od instytucji leszniańskich drobne upominki. Bezpośrednio po wciągnięciu flagi na maszt przez dotychczasowego Mistrza Polski — Jerzego Popiela, odbyła się pierwsza konkurencja.

Na starcie **docelowego przelotu prędkościowego** do Ligotki (187 km) stanęło 39 pilotów polskich i 2 zawodników NRD (Daumann i Wissmann). Trudne warunki atmosferyczne zmusiły większość pilotów do lądowania na trasie przelotu w okolicach Trzewnicy. Do mety dolecieli jedynie Makula, Witek i Popiel. IV miejsce zajął Aleksander Pawlikiewicz, lądując 5 km przed celem. Według nowego regulaminu (opracowanego przez E. Makulę i R. Zabiełło) do punktacji prędkościowej trzeba, aby cel osiągnęło 4 pilotów. Dlatego w przelocie do Ligotki punktowana była jedynie odległość.

O wrażenia z lotu zapytaliśmy jednego ze zwycięzców — Adama Witka:

— Dzisiejsza konkurencja potwierdziła słuszność nowego regulaminu. Za zwycięstwo, które w dużej mierze zawdzięczać trzeba szczęściu, otrzymamy po 441 punktów, podczas gdy w Kolonii byłoby za to aż 1 000 punktów, nieproporcjonalnie w stosunku do pozostałych pilotów. Szczęścia trzeba było mieć dużo, bo ławice chmur cu. i altc. zmuszały do lotu daleko od trasy, czyniąc go niezwykle trudnym i przypadkowym.

Wyniki pierwszej konkurencji przedstawiają się następująco: 1—3. Makula, Popiel, Witek (187 km) — 441 pkt; 4. A. Pawlikiewicz (181 km) — 423 pkt; 5. H. Muszczyński (176 km) — 408 pkt; 6. J. Wróblewski (145 km) — 317 pkt; 7. Z. Kirakowski (131 km) — 276 pkt; 8. M. Gorzelak (96 km) — 173 pkt; 9. A. Kmiotek (96 km) — 173 pkt; 10. J. Piesecki (91 km) — 158 pkt; 12. Wissmann NRD (82 km) — 131 pkt; 34. Daumann NRD (57 km) — 58 pkt.

W dniach 15 i 16 sierpnia złe warunki atmosferyczne nie pozwoliły na przeprowadzenie kolejnych konkurencji.

JERZY POMIANOWSKI
Foto: B. Koszewski

PELAGIA MAJEWSKA

zwyciężyła w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski"

Wyniki zawodów

Oznaczenia: 1 — przelot otwarty; 2 — docel; 3 — docel-powrót; 4 — trójkąt 100; 5 — trójkąt 200; 6 — trójkąt 300

1	Pelagia Majewska	Łódź	2—562	3—184	4—76,9	pkt
				5—63,7	6—63,3	15 156
2	Jan Wróblewski	Bydgoszcz	3—340	4—92	5—62,0	15 100
3	Ludwik Misiek	Poznań	3—533	5—54,6	6—56,1	14 970
4	Julian Ziobro	Gdańsk	1—580	2—337	4—74,4	
					5—76,4	14 852
5	Ireneusz Kucharski	Warszawa	3—385	4—73,7	5—68,5	14 754
6	Lucyna Bajewska	Warszawa	3—385	4—78,4	5—63,9	15 582
7	Stanisław Ratusiński	Jel. Góra	1—516	3—418	4—71,8	
					6—58,2	14 500
8	Roman Sochacki	Warszawa	3—344	4—73,6	5—69,0	14 084
9	Sławomir Kwiatkowski	Katowice	3—364	4—67,5	5—64,3	
					6—55,2	13 300
10	Maksymilian Paszyc	Wrocław	3—364	4—63,1	5—67,2	12 896
11	Marian Gorzelak	Wrocław	3—170	4—93,5	6—59,1	12 820
12	Eugeniusz Pieniążek	Leszno	3—364	4—71,7	5—60,1	
					6—46,5	12 792
13	Henryk Muszczyński	Ostrów	3—231	4—88,3	6—55,9	12 654
14	Andrzej Brzuska	Leszno	2—505	4—74,3	5—61,6	12 532
15	Stefan Makne	Poznań	1—501	4—68,7	5—53,7	
					6—63,0	12 454
16	Danuta Zachara	Kraków	3—364	4—80,9	5—50,2	12 312
17	Jan Madejczyk	Warszawa	3—316	4—69,0	6—56,9	12 068
18	Ludwik Merło	Bydgoszcz	3—252	4—74,7	5—64,4	11 824
19	Henryk Zydorczak	Ostrów	3—517	4—73,3		11 822
20	Franciszek Niechwiejczyk	Leszno	2—502	4—60,6	5—67,3	11 768
21	Józef Misiek	Poznań	1—513	4—56,2	6—64,4	11 354
22	Tadeusz Dąbek	Białystok	1—518	4—69,3	5—60,9	11 140
23	Andrzej Kmiotek	Warszawa	3—184	4—61,8	5—76,3	10 956
24	Rajmund Jakób	Poznań	4—81,6	5—69,8		10 860
25	Stanisław Łuszpiński	Wrocław	3—200	4—78,1	5—61,6	10 848
26	Józef Dankowski	Leszno	4—72,0	5—76,4		10 764
27	Stanisław Majerowski	Warszawa	3—385	5—70,1		10 566
28	Aleksander Pawlikiewicz	Wrocław	3—184	4—68,7	5—67,7	10 408
29	Franciszek Kępka jr.	Bielsko	2—506	4—59,5	5—57,0	10 044
30	Leon Głazowski	Inowrocław	4—68,1	6—65,3		9 832
31	Józef Jakulewicz	Białystok	3—210	4—67,9	5—59,7	9 500
32	Jerzy Grzędzielski	Warszawa	3—184	4—63,9	5—65,6	9 496
33	Franciszek Kukliński	Bydgoszcz	4—87,3	5—56,5		9 416
34	Stanisław Wielgus	Warszawa	4—71,0	5—67,7		9 252
35	Tadeusz Bułat	Katowice	3—370	4—68,8		8 636
36	Bolesław Kochanowski	Wrocław	4—78,5	5—57,4		8 504
37	Stefan Dunda	Bydgoszcz	3—338	4—67,2		7 868
38	Edward Łysakowski	Warszawa	3—310	4—70,9		7 808
39	Tadeusz Góra	Bielsko	4—63.1	6—58,1		7 792
40	Józef Młocek	Leszno	4—55,8	5—55,1	6—45,5	7 512
41	Edward Kieszkowski	Grudziądz	3—322	4—66,4		7 484
42	Zenon Skolski	Jel. Góra	1—548	4—69,4		7 408
43	Tadeusz Dziuba	Warszawa	1—530	5—60,5		7 280
44	Andrzej Sokolski	Wrocław	2—327	3—168	4—61,2	
					5—52,7	7 054
45	Jan Husakowski	Dęblin	2—310	3—184	4—60,6	
					5—52,2	6 956
46	Antoni Wróbel	Szczecin	4—59,1	5—60,5		6 672
47	Andrzej Podlasek	Warszawa	3—310	5—52,9		6 464
48	Jan Samek	Krosno	3—214	5—63,1		6 368
49	Czesław Kocimski	Słupsk	2—311	4—56,5		6 334
50	Maciej Michalski	Kraków	3—184	4—56,0	5—50,8	6 180
51	Antoni Henclewski	Warszawa	4—69,0	5—49,8		6 148
52	Eugeniusz Stogniew	Wrocław	3—320	4—55,3		6 116
53	Edward Popiołek	Kraków	2—325	3—195	4—61,2	5 924
54	Sadomir Smoliński	Ostrów	4—85,8			5 896
55	Adela Skonieczna	Leszno	2—301	4—52,8	5—53,0	5 730
56	Jerzy Wojnar	Krosno	3—184	4—71,2		5 576
57	Stanisław Ackerman	Inowrocław	4—83,0			5 560
58	Zbigniew Kudzewicz	Inowrocław	4—82,1			5 452
59	Władysław Koślicki	Bydgoszcz	4—62,8	5—50,0		5 436
60	Jerzy Derkowski	Inowrocław	4—81,8			5 416
61	Krzysztof Mirski	Mielec	2—308	3—340		5 352
62	Wiktor Sznurowski	Warszawa	4—81,8			5 332
63	Zbigniew Kirakowski	Gliwice	6—60,8			5 160
64	Władysław Kurajew	Białystok	3—184	4—67,2		5 096
65	Cezary Wasilenia	Jel. Góra	3—386			5 068
66	Jarosław Sobieszczański	Warszawa	5—67,0			5 020
67	Andrzej Adamkiewicz	Warszawa	4—78,4			5 008
68	Ryszard Wyroba	Bielsko	4—63,0	5—46,9		4 964
69	Maciej Michałowski	Wrocław	2—327	5—57,4		4 862
70	Aleksander Potocki	Kraków	2—325	3—195	4—51,7	4 784
71	Edward Makula	Katowice	4—75,5			4 660
72	Stefan Różycki	Wrocław	4—75,0			4 600
73	Bogdan Nyłk	Bydgoszcz	4—50,6	5—53,9		4 596

„BYLI SENSACJĄ WSZĘDZIE GDZIE SIĘ ZJAWILI..."

Zagranica o polskich szybownikach na VIII Mistrzostwach Świata

Postawa polskich pilotów na VIII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Kolonii, wyniki przez nich osiągnięte oraz szybowce „Zefir-II" i „Foka" są już od dłuższego czasu tematem wielu artykułów w lotniczej prasie świata i bez przesady — przedmiotem niekłamanego podziwu tak ze strony zagranicznych fachowców — konstruktorów, jak szybowników, dziennikarzy i wszystkich entuzjastów szybownictwa. Z dużej liczby sprawozdań z tych wielkich zawodów, zamieszczanych za granicą, pozwalamy sobie — nie bez satysfakcji — zacytować parę zdań z artykułów wydrukowanych w kilku poważnych lotniczych (i nielotniczych) pismach zachodnich.

„FLUG-REVUE" — NRF, nr 8 (60), z artykułu pt. „Kronika Butzweiler":

Bez wątpienia polscy piloci, w rezultacie tak wydatnej opieki państwa, już podczas treningu górowali nad wielu innymi ekipami...

Największe jednak zainteresowanie ściągnęły na siebie nowe konstrukcje z Polski, które 14 dni przed mistrzostwami opuściły hale warsztatowe...

Znów trzej Polacy wystartowali zwartą formacją... Znów w obu klasach prowadzili Polacy...

Już są Polacy! Wspaniały widok: „Zefir" i „Foka" na pełnej wysokości nad lotniskiem! Byli oni sensacją nie tylko w Butzweilerhof, ale także tu, w Oerlinghausen i wszędzie, gdzie się tylko pojawili... Wszyscy trzej osiągnęli najlepsze czasy w tej konkurencji. Adam Witek pokonał trasę we wprost niewiarygodnym czasie 1 h 15 min., co odpowiada prędkości przeciętnej 129 km/h. Jeśli się jeszcze weźmie pod uwagę czas zużyty na krążenie, to wypada niedwuznacznie, że samolot sportowy niemal nie byłby w stanie dotrzymać mu kroku...

Po czterech niemal godzinach wrócił Witek do Butzweilerhof. Przez dłuższy czas sądzono, iż tylko temu jedynemu, jedynemu, genialnemu pilotowi udało się wykonać zadanie dnia...

Fachowcy oglądają „Zefira", polską sensację...

„AERO-REVUE" — Szwajcaria, nr 8 (60), z artykułu pt. „Szybowcowe mistrzostwa świata z niespodziankami".

Mistrzostwa rozpoczęły się nigdy w tej skali nie oczekiwaną przewagą polskich pilotów...

Najlepsze — daleko lepsze od innych — czasy uzyskali (jak mogłoby być inaczej) bezpardonowo inkasujący zwycięstwa Polacy, w tym przypadku zwyciężając w sposób godny największej uwagi szybowcem klasy standard...

Osobny rozdział trzeba bezwarunkowo poświęcić polskiej ekipie, która w praktyce dominowała w czasie całych mistrzostw. Polacy stosowali loty zespołowe w nigdy nie spotykanym dotychczas stopniu. Zespołowo latały nie tylko „Zefiry" klasy otwartej, posiadające łączność radiową w celu wzajemnej pomocy, lecz także „Foka" w klasie standard (bez radia) włączała się do zespołu...

Już przed dwoma chyba laty wskazywaliśmy na polską taktykę lotów zespołowych, kiedy to doszły wieści o wykonanym w Polsce masowym, organizowanym przelocie otwartym. W Szwajcarii na pierwszym miejscu całorocznych zawodów szybowcowych znajdują się dwaj piloci (F. Dubs i U. Bloch), którzy właśnie stosują w swych przelotach system patrolowy!

W centrum zainteresowania bezwzględnie znajdowały się nowe, niezwykle eleganckie i z wyrafinowanym smakiem pomalowane szybowce polskie. Na tle innych konwencjonalnych konstrukcji wywierały one takie wrażenie, jakie niegdyś wywierały pierwsze Messerschmitty-109 przy reszcie myśliwców okresu przedwojennego. Chociaż nie posiadamy dziś jeszcze dokładniejszych danych technicznych, to pewnikiem jest, iż są to szybowce klasy najwyższej.

ASTRONAUTYKA

Nowy, wielki sukces radzieckiej nauki

W dniu 19 sierpnia wystartował w przestrzeń kosmiczną Sputnik-V mając w kabinie zasobnika dwa psy. Ciężar statku 4600 kG. Podczas lotu przekazane zostały na Ziemię zdjęcia telewizyjne obu pasażerów. W dniu 20 sierpnia po włączeniu drogą radiową urządzeń oddzielających zasobnik od statku oraz urządzeń hamujących wrócił on na Ziemię wraz ze zwierzętami — psami „Biełką" i „Striełką". Wspaniałe osiągnięcie uczonych radzieckich, którzy uzyskali po raz pierwszy w historii powrót istot żywych z lotu kosmicznego na wysokość około 360 km wywarło ogromne wrażenie w całym świecie. Otwarte zostały bowiem możliwości startu człowieka w kosmos i bezpiecznego powrotu.

KONGRES ASTRONAUTYCZNY W SZTOKHOLMIE

15 SIERPNIA br. rozpoczął się w Sztokholmie Kongres Międzynarodowej Federacji Astronautycznej. W obradach bierze udział 800 delegatów z 33 krajów, a wśród nich delegacja polska.

Otwarcia Kongresu dokonał prezes szwedzkiej Królewskiej Akademii Nauk prof. B. Lingblad. Następnie zabrał głos przewodniczący Federacji, członek Akademii Nauk ZSRR prof. L. Siedow.

Siedow oświadczył m. in., że istnieją wszelkie dane, iż problem powrotu sputników na Ziemię zostanie szybko i pomyślnie rozwiązany. W związku z tym kwestia lotu człowieka w przestrzeń kosmiczną, a następnie jego powrotu na Ziemię, wydaje się możliwa do rozwiązania w najbliższej przyszłości.

Uczeni polscy zgłosili na Kongres dwie prace. Dr Jan Gadomski z Obserwatorium Astronomicznego Uniwersytetu Warszawskiego wygłosi referat na temat „Ekosfer gwiazd zmiennych", a dr S. Wieluński z Akademii Medycznej w Lublinie — na temat przyrządu umożliwiającego badanie żywych organizmów, zwłaszcza zwierząt laboratoryjnych, obracających się w układach.

Na Kongres przybył także twórca hitlerowskich pocisków rakietowych „V-2" pracujący obecnie dla Amerykanów, Wernher von Braun. Oświadczył on przedstawicielom prasy, że prawdopodobnie jeszcze w tym roku Amerykanie wystrzelą w przestrzeń rakietę zaopatrzoną w kabinę, w której będzie się znajdował człowiek.

Delegaci radzieccy przybyli na Kongres oświadczyli, że nie jest wykluczone, że Amerykanom uda się pierwszym wysłać w przestrzeń kosmiczną statek międzyplanetarny z załogą ludzką. Prof. Michajłow stwierdził, że uczeni radzieccy nie zadowolą się 50-procentową pewnością, że załoga statku powróci zdrowa na Ziemię. Chcemy mieć — powiedział prof. Michajłow — pewność 100-procentową.

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

USA. 2 sierpnia br. przeszedł pierwsze próby na morzu podwodny okręt atomowy „Robert Lee", na którego uzbrojeniu znajdują się rakiety „Polaris", przystosowane do wyrzutu spod wody.

● Amerykańskie wytwórnie samolotów odrzutowych podwyższyły ceny produkowanych maszyn o 4—6 procent.

*

TURCJA. Armia turecka otrzymuje z USA regularne dostawy pocisków rakietowych „Nike" i „Honest John". 2 sierpnia br. powróciło z USA do Turcji 29 oficerów i 208 podoficerów, przeszkolonych w obsłudze rakiet. Wejdą oni w skład drugiego z kolei batalionu rakietowego („Nike").

*

ZSRR. 1 500 skok ze spadochronem wykonał niedawno mistrz sportu płk N. Biełocerkowskij, znany i zasłużony instruktor i wychowawca wielu radzieckich skoczków spadochronowych.

● W Moskwie została oddana do użytku Centralna Stacja Śmigłowców. Ze stacji można się szybko dostać do podmoskiewskich portów lotniczych Wnukowo i Szeremietiewo, przy pomocy śmigłowców Mi-4. Śmigłowce bazujące na stacji używane są również do lotów turystycznych, sanitarnych i gospodarczych (opylanie itp.).

*

JAPONIA. Armia japońska będzie posiadała jednostki rakietowe. We wrześniu br. do USA skierowana zostanie większa grupa oficerów japońskich, w celu odbycia przeszkolenia w amerykańskich bazach rakietowych. W roku przyszłym na przeszkolenie do USA zostaną skierowane dalsze kontyngenty oficerów japońskich. Po powrocie oficerowie ci zajmą stanowiska dowódcze w rakietowych jednostkach japońskich.

*

FRANCJA. Linie lotnicze „Air France" w roku ubiegłym znalazły się na pierwszym miejscu w Europie, przewożąc 2 781 000 pasażerów. Park „Air France" składał się ze 114 samolotów z silnikami tłokowymi, 11 turbośmigłowych i 12 odrzutowych.

74	Mieczysław Łuszcz	Oleśnica	2—310	3—290		4 480
75—76	Alfred Bzyl	Bydgoszcz	4—73,5			4 420
75—76	Janusz Grześczyk	Ostrów	6—57,1			4 420
77	Andrzej Koskowski	Warszawa	3—184	4—61,2		4 376
78	Janusz Pasierski	Warszawa	5—62,7			4 332
79—80	Jerzy Michalski	Warszawa	4—72,6			4 312
79—80	Bogdan Sinica	Białystok	3—344			4 312
81	Tadeusz Majewski	Łódź	2—305	4—45,8	5—49,0	4 306
82	Henryk Sienkiewicz	Gliwice	5—62,4			4 284
83	Ryszard Janosz	Grudziądz	4—54,3	5—48,2		4 128
84	Franciszek Różański	Bydgoszcz	4—70,8			4 096
85	Roman Knaflewski	Poznań	3—330			4 060
86	Czesław Batóg	Kielce	4—70,4			4 048
87	Emil Didyk	Jel. Góra	4—70,2			4 024
88—90	René Kamoś	Słupsk	2—511			3 954
88—90	Konstanty Licewicz	Słupsk	2—511			3 954
88—90	Borys Wilhelmi	Słupsk	2—511			3 954
91	Janusz Ruge	Gdańsk	3—184	4—57,3		3 908
92	Jerzy Adamek	Warszawa	2—502			3 828
93—95	Stanisław Gondek	Warszawa	3—316			3 808
93—95	Ryszard Witkowski	Warszawa	3—316			3 808
93—95	Romuald Woszczerowicz	Warszawa	3—316			3 808
96	Roman Zabiełło	Gdańsk	2—301	4—59,5		3 754
97	Jan Borowski	Łódź	3—176	4—57,2		3 752
98	Łucjan Jóźwiak	Bydgoszcz	4—67,9			3 748
99	Józef Pańtak	Kielce	3—308			3 664
100	Roman Kwiatkowski	Kraków	3—184	4—55,2		3 656
101	Andrzej Wiśniewski	Leszno	2—301	4—58,2		3 598
102	Paweł Dzida	Mielec	1—555			3 550
103	Jerzy Borzyszkowski	Warszawa	5—57,7			3 532
104	Grzegorz Floriańczyk	Bydgoszcz	4—65,3			3 436
105	Zbigniew Kunstman	Kraków	2—320	4—53,9		3 348
106	Jerzy Sabadarz	Wrocław	4—63,8			3 256
107	Andrzej Grabowski	Kraków	4—63,6			3 232
108	Antoni Bednarek	Szczecin	4—63,0			3 160
109	Jerzy Pietrzak	Mielec	1—515			3 150
110	Stanisław Gondek	Warszawa	4—62,8			3 136
111	Andrzej Błasik	Bielsko	4—62,4			3 088
112	Romuald Szamkołowicz	Szczecin	4—61,8			3 016
113	Irena Zabiełło	Gdańsk	2—305	4—52,5		2 970
114	Olgierd Paszyc	Leszno	4—61,2			2 944
115—116	Maciej Witowski	Szczecin	4—60,6			2 872
115—116	Zbigniew Żółkoś	Bydgoszcz	4—60,6			2 872
117—119	Juliusz Kądzielewski	Łódź	3—260			2 800
117—119	Zygmunt Łaszczewski	Łódź	3—260			2 800
120	Eligiusz Wawrzyniak	Wrocław	4—59,5			2 740
121	Edmund Witkowski	Szczecin	4—58,9			2 668
122	Augustyn Kubiczek	Bielsko	6—48,1			2 620
123	Jerzy Jewdokimow	Bydgoszcz	2—309	3—184		2 558
124	Jerzy Śmielkiewicz	Poznań	4—56,3			2 356

125	Alojzy Bandoła	Kraków	6—46,6	2 320
126—127	Tadeusz Popiel	Jel. Góra	4—55,8	2 296
126—127	Józef Stojda	Nowy Targ	4—55,8	2 296
128	Leszek Kuciński	Rzeszów	4—54,2	2 104
129	Franciszek Ragankiewicz	Wrocław	4—54,1	2 092
130	Hanna Badura	Bielsko	5—48,5	2 060
131	Bogusław Haman	Kielce	6—45,2	2 040
132—133	Waldemar Gross	Jel. Góra	4—53,3	1 996
132—133	Tadeusz Rychlik	Bydgoszcz	4—53,3	1 996
134	Sławomir Makaruk	Warszawa	4—53,2	1 984
135	Stefan Furmaniak	Mielec	3—210	1 900
136	Antoni Janicki	Wrocław	4—52,4	1 888
137	Jerzy Ziomek	Warszawa	4—52,3	1 876
138	Chrystian Kokot	Wrocław	5—47,2	1 852
139	Stanisław Kostka	Leszno	4—52,0	1 840
140	Aleksander Kwieciński	Gliwice	4—51,5	1 780
141	Olgierd Olszewski	Gdańsk	2—354	1 756
142	Leszek Szczęśniak	Kraków	4—50,7	1 684
143—147	Alicja Bugajewska	Łódź	3—195	1 630
143—147	Janina Bugajewska	Łódź	3—195	1 630
143—147	Adam Kowalski	Kraków	3—195	1 630
143—147	Jan Pakulski	Łódź	3—195	1 630
143—147	Wiesław Zarycki	Łódź	3—195	1 630
148	Tadeusz Kleszczewski	Szczecin	4—49,9	1 588
149	Mirosław Nikiciuk	Białystok	2—339	1 546
150	Jan Miedza	Opole	4—49,4	1 528
151	Jan Gwóźdź	Wrocław	4—49,2	1 504
152—155	Zygmunt Gołębiowski	Gdańsk	3—184	1 432
152—155	Lech Jaworski	Radom	3—184	1 432
152—155	Zdzisław Kowalski	Dęblin	3—184	1 432
152—155	Henryk Rup	Warszawa	3—184	1 432
156	Włodzimierz Kinsner	Wrocław	2—327	1 378
157	Tadeusz Kern	Lublin	4—47,7	1 324
158	Stanisław Michalczuk	Szczecin	2—323	1 322
159	Leszek Cygler	Białystok	4—47,5	1 300
160	Krzysztof Trzpil	Warszawa	4—47,4	1 288
161	Andrzej Rokicki	Kraków	2—320	1 280
162—163	Ewa Nechay-Lempart	Kraków	4—47,3	1 276
162—163	Helena Wróbel	Szczecin	4—47,3	1 276
164	Marian Łuszpiński	Wrocław	3—174	1 252
165	Janusz Andrzan	Gdańsk	4—47,0	1 240
166	Jacek Figwer	Warszawa	2—315	1 210
167	Przemysław Bronikowski	Szczecin	2—314	1 196
168	Janusz Gac	Wrocław	3—170	1 180
169—170	Helena Hryńko	Bydgoszcz	2—309	1 126
169—170	Marian Torz	Bydgoszcz	2—309	1 126
171	Kazimierz Kita	Mielec	2—308	1 112
172	Zbigniew Winnicki	Mielec	2—303	1 042
173—174	Zygmunt Naharnowicz	Białystok	2—301	1 014
173—174	Zygmunt Nowak	Leszno	2—301	1 014



POLAK ZYGFRYD SULISZ WICEMISTRZEM ŚWIATA

NOTATKI Z MISTRZOSTW W WIELKIEJ BRYTANII

Tegoroczne Mistrzostwa Świata w kategorii modeli z napędem silnikowym odbyły się w Anglii w dniach od 30 lipca do 2 sierpnia. Wielka ta impreza przeprowadzona została na znanym już naszym modelarzom z roku 1958 lotnisku wojskowym w Cranfield. Na starcie stanęło dziewiętnaście ekip (54 zawodników), w tym trzy z krajów obozu socjalistycznego, tj. Czechosłowacji, Węgier i Polski. Nasza reprezentacja przybyła w składzie trzyosobowym, a więc bez jednego zawodnika (W. Schiera). Nasze barwy reprezentowali Zygfryd Sulisz i Julian Fałęcki.

*

Bardzo miłe wrażenie sprawiło na nas Cranfield. Piękne, olbrzymie lotnisko nastrajało korzystnie. Czyste i estetyczne zakwaterowanie wprowadziło nas w dobry nastrój. Każdy zajął osobny pokój. Jeżeli chodzi o stołówkę i wyżywienie, to było to dla nas trochę loterią, w której szczególnie w pierwszych dniach nie zawsze wygrywaliśmy. Jednak szybko i tę grę opanowaliśmy.

*

Komisja techniczna, jaka odbyła się w dniu przybycia, wypadła dla nas niezbyt korzystnie, bo o godzinie 9.00. Z tego względu przepadł nam dzień treningu, z czego skrzętnie skorzystali inni. Sporo kłopotu mieli nasi gospodarze z Z. Suliszem przy obliczaniu eliptycznych obrysów skrzydeł jego modeli.

*

Drugi dzień pobytu zaczął się dla nas już o godz. 5 rano, a w godzinę potem rozpoczęliśmy loty. Trening ten zaczął się jednak dość pechowo. Model Sulisza w drugim locie z niewyjaśnionych przyczyn roztrzaskał się o ziemię. Zdenerwowany zawodnik zebrał żałosne szczątki i z bojaźnią ukrył w skrzynce. Z wrażenia zapomniał „wykopać" silnika, który chyba w godzinę potem wygrzebał z ziemi jakiś Anglik. Lot następnym modelem też nie był wesoły. Sulisz jak poszedł za modelem to wrócił dopiero po dwu godzinach, ale z pustymi rękami. Przyznaję, że ścierpła mi skóra na ten widok. Model i to nieuszkodzony znaleźli Anglicy dopiero po śniadaniu. Nie obeszło się również bez kraksy modelu Fałęckiego. Była ona jednak mniej szkodliwa.

*

Ostre starty rozpoczęły się w dniu 31 lipca o godzinie 18 czasu miejscowego. Już pierwsza kolejka lotów pokazała, że poziom tegorocznych mistrzostw jest bardzo wysoki. Dwudziestu dziewięciu zawodników osiąga tu loty maksymalne. Maksimum robi także nasz Sulisz. Fałęckiemu zabrakło niestety 13 sekund. Lata on bardzo pewnie, szybko zapala, jednak model za ciasno krąży, a tym samym nie osiąga potrzebnej wysokości. W swoim niepowodzeniu Fałęcki ma jednak godnych kompanów. I tak — znany zawodnik czechosłowacki Hajek, zwycięzca naszych VII MZML w roku ubiegłym, uzyskuje 140 sek lotu. Drugiemu zawodnikowi ekipy czechosłowackiej, J. Czernemu, zabrakło 12 sek. Beker z Australii osiąga tylko 125 sek, a Niemiec Schwend uzyskuje 0. Podobnie wychodzi startujący w „proxy" (zastępstwo) Japończyk Suzuki.

*

W drugiej kolejce nasz Sulisz znów robi maksimum. Cały czas jednak drżymy, by model się gdzieś nie uszkodził (jest tylko jeden). Fałęcki trochę poprawia lot, jednak w dalszym ciągu brakuje mu kilku metrów wysokości, a tym samym 11 sek. W tej kolejce 41 zawodników osiąga loty maksymalne. Dwudziestu sześciu ma jednak po dwa maksima, to znaczy, że trzech zawodników odpadło z finałów, tj. dwóch Szwajcarów i Meczner z ekipy węgierskiej, bardzo zdolny zawodnik.

*

Drugi dzień startów śmiało można nazwać sądnym dniem. Przysporzył on niemało kłopotów organizatorom. Trzecia kolejka lotów. Odpada z niej pięciu zawodników, w tym dwóch zawodników NRF, Kanadyjczyk, Włoch i Australijczyk. Sulisz jeszcze się trzyma. Oby tak szło dalej. Czwarta kolejka lotów. Tu odpadają zawodnicy Australii, Szwecji i Francji. W piątej kolejce odpada Fin Jukinen, Czechosłowak Czerny, Japończyk Ono (proxy), Węgier Simon i Kanadyjczyk Scott. Ostatecznie do dogrywek finałowych pozostało trzynastu zawodników, w tym nasz reprezentant Zygfryd Sulisz. Drugi nasz zawodnik, Julian Fałęcki, osiągnął w pięciu lotach 857 sek. Zabrakło mu do maksimum 43 sek.

Według planu gospodarzy dogrywki miały się skończyć już o godz. 14, a o 20 miała się odbyć uroczystość zakończenia, na którą otrzymaliśmy eleganckie zaproszenia. Okazało się jednak, że przy tak wysokiej klasie i nowym regulaminie nie jest to takie łatwe. Ponadto pogoda spłatała organizatorom poważnego figla. Przeszła burza i spadł ulewny deszcz. W rezultacie starty rozpoczęto z dwugodzinnym opóźnieniem.

Pierwsze dwie kolejki dogrywek odbyły się dość spokojnie, bo licząc po 30 minut na kolejkę. Następnie jednak skrócono czas do 15 minut. Tego jeszcze nie przeżywaliśmy. Sulisz dwoił się i troił. Tempo zawodów staje się coraz bardziej mordercze. Teraz decyduje szczęśliwe lądowanie modelu i szybki jego powrót na start. W pierwszej kolejce lotów finałowych odpadają Miller — USA i Winn z Nowej Zelandii. W drugiej Francuz Fontaine i Norweg Johannessen, w trzeciej Norweg Bulukin, w czwartej Węgier Frigyes, w piątej Anglik Posner. Trudno w tym tempie obserwować zawodników i znać przyczyny niepowodzeń. Sulisz trzyma się do 8 kolejki. W czternastym kolejnym locie łapie zero za półsekundowy przepał. Czołówka w składzie pięciu zawodników lata dalej i po 17 kolejnych lotach maksymalnych organizatorzy się poddają, uznając 5 mistrzów świata.

Sulisz znalazł się na szóstej pozycji uzyskując formalnie wicemistrzostwo świata, chociaż oficjalnie organizatorzy o tym zapomnieli. Trudno się jednak dziwić, gdyż mieli z dogrywkami niemało kłopotu i jak stwierdził techniczny sekretarz zawodów pan Nicholls — wstyd jest im bardzo za formę tych dogrywek, ale inaczej nie mogli, bo zawody musiały być terminowo zakończone.

*

Zespołowo mistrzostwo wygrała reprezentacja Węgier przed USA i Francją. Mimo, że sklasyfikowani zostaliśmy na 16 miejscu zespołowym, to jednak nie można tego dalekiego miejsca brać pod uwagę, gdyż w zespole naszym brakowało jednego zawodnika. Zawodnikiem tym miał być nasz faworyt W. Schier, który miał pełne szanse uzyskać loty maksymalne. Snując takie horoskopy ekipa nasza miałaby szanse ubiegać się o drugie miejsce zespołowe, no i mistrzostwo indywidualne.

*

Na zawodach nie zabrakło modelarzy spośród Polaków zamieszkałych w Anglii, którzy wspólnie z nami przeżywali emocje tych mistrzostw. Rodacy z Anglii udzielili naszej ekipie poważnej pomocy, szczególnie w transporcie.

Pragnę więc przy okazji gorąco podziękować za pomoc panom: Nachtmanowi, Datkiewiczowi i Michalskiemu, którzy nie szczędzili czasu i sił, by ułatwić nam pobyt na Wyspach Brytyjskich.

ZDZISŁAW SZAJEWSKI

Pogoda na Mistrzostwach, jak widać ze zdjęć, typowo „angielska". Na starcie nasz reprezentant Zygfryd Sulisz z Aeroklubu Warszawskiego. Na zdjęciu u góry moment przed startem — lont zapala kierownik polskiej ekipy Zdzisław Szajewski. Foto F. Michalski (2)



I W GRÓJCU MOŻNA NAUCZYĆ SIĘ LATAĆ

OSIEMNASTKA", zakręt do lądowania! „Osiemnastka", zakręt do lądowania! — woła kierujący lotami instruktor Andrzej Koskowski. Szybowiec „Czapla" SP-1847 posłusznie chyli się na skrzydło i z lekkim wyślizgiem wychodzi na kierunek startu, aby po chwili zetknąć się z ziemią.

Jesteśmy na terenie dawnego lotniska w okolicach Grójca. Tutaj Aeroklub Warszawski zorganizował skoszarowany kurs szybowcowy.

Organizacja szkolenia w Grójcu nie była skomplikowana. Aeroklub skierował tu instruktorów — Tadeusza Dziubę i Andrzeja Koskowskiego oraz mechaników — Romana Nerlinga i Zacheusza Łasaka. Do dyspozycji dał im dwa szkolne szybowce „Czapla", dwie wyciągarki i ściągarki oraz... kilkudziesięciu rozmiłowanych w lotnictwie młodych ludzi. W rezultacie, przy minimalnych nakładach finansowych, w pierwszych dniach lipca rozpoczęła młodzież naukę pilotażu.

Inicjatywa wydziału szybowcowego Aeroklubu PRL, powodująca organizowanie obozów szkoleniowych przez aerokluby regionalne, już czwarty z kolei rok zdaje egzamin. Dowodem tego choćby to, co widzimy tutaj na początku sierpnia.

Mimo, pamiętnych chyba każdemu, lipcowych deszczów wykonano ponad 2 200 startów. Prawie wszyscy uczniowie mają już III klasę pilota szybowcowego, a połowa przechodzi program z pierwszego stopnia LPW.

Stojąc na starcie, razem z grupą młodych pilotów obserwujemy szkolne loty. Dostrzegamy czasem odchylenia od zaleceń instruktora, ale żaden błąd nie jest groźny. Każdy „orzeł" na ogół szybko poprawia niedociągnięcia, tak że instruktor powstrzymuje się od udzielenia mu rady przez radio.

Od kilku dni — mówi instruktor Tadeusz Dziuba — sprawdzamy praktyczną przydatność w szkoleniu radiostacji szybowcowych „Świerszczyk II". Czy jesteśmy zadowoleni? Oczywiście.

Podobnie twierdząco odpowiada na pytanie, czy jest zadowolony z kursu, instr. Andrzej Koskowski. Szczególnie cieszy mnie fakt — dodaje z uśmiechem — że Henryk Krasowski, który w 1957 r. zdobył podstawowe wyszkolenie na podobnym obozie, tu w Grójcu odbywa praktykę instruktorską.

Tymczasem systematycznie, co kilka minut, od ziemi odrywa się „Czapla", wykonuje cztery zakręty i ląduje. Zwykłe szkolne loty, a przecież dostarczają młodym pilotom tyle wzruszeń i przeżyć. Słaby wiatr jest przyczyną „przelotów", toteż ruch na starcie jest duży. Co chwila grupa biegnie po szybowiec i ściąga go w pobliże litery T.

Nagle start zamiera. Ściągarka „zgubiła" iskrę. Liny wyciągarkowe, a szczególnie ściągarki „Ryś", to nasz największy kłopot — stwierdza mechanik Roman Nerling — i przez ich usterki tracimy wiele cennego czasu. Ośrodkiem zainteresowania staje się teraz „Ryś". Wszyscy gromadzą się wokół niego i próbują swych sił w odczarowaniu silnika. Przerwa w lotach trwa długo. Mimo woli wracam myślą do czasów, w których piloci, nie marząc nawet o urządzeniach mechanicznych, brali linę wyciągarkową na plecy i ciągnęli biegiem. I starty odbywały się co kilka minut! Dziś już taka praca jest nie do pomyślenia. Czy ci, którzy teraz uczą się latać, są inni?

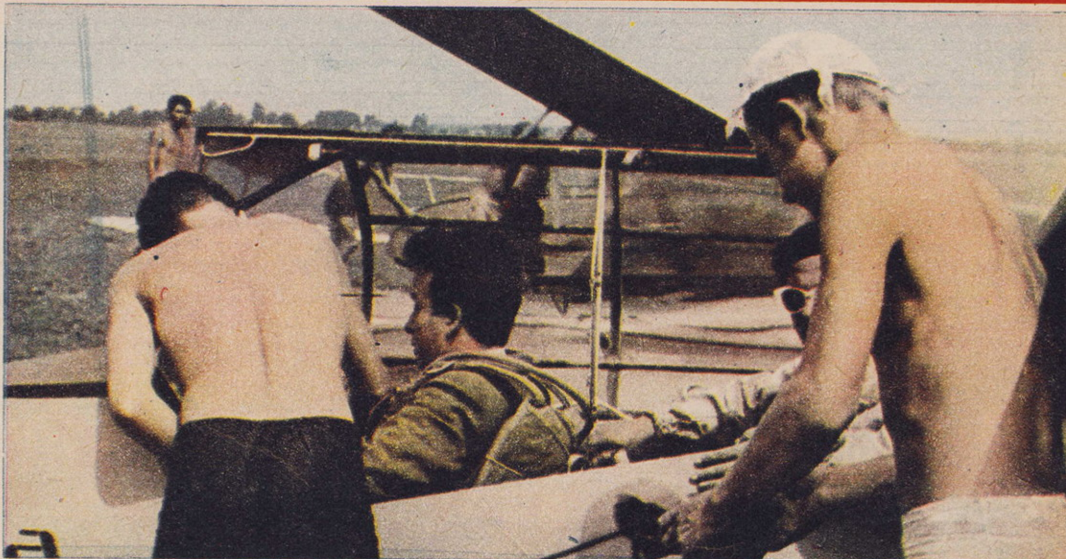
W grupie LPW zwracają na siebie uwagę pracą na starcie i lotami dwaj sympatyczni młodzi chłopcy. Siedemnastoletni Bogdan Nowacki jest uczniem 11 klasy Szkoły Ogólnokształcącej Nr 18. Pasjonują go dwa sporty — żeglarstwo i szybownictwo. — Z pobytu na obozie jestem bardzo zadowolony — mówi on. I zaraz dodaje z entuzjazmem: — Miałem już lot trwający całe trzynaście minut. — Plany na przyszłość; Kontynuuje: — W następnym roku, po maturze, widzę dla siebie dwie możliwości: wydział lotniczy Politechniki lub Oficerską Szkołę Lotniczą. Na razie marzę o „Musze".

„Mucha" to pragnienie nas wszystkich — włącza się do rozmowy Andrzej Bomba — teraz, kiedy po kilku latach starań mam możność szkolenia, chcę latać i latać. Dłuższa rozmowa z tym drugim „pozytywnym bohaterem w połowie drogi" nastraja optymistycznie. Bo Andrzej Bomba, uczeń 11 klasy Lic. Ogóln. im. A. Mickiewicza w Piastowie, mimo że ma dopiero 17 lat lotnictwem zajmuje się od dawna. Pierwszy lot pasażerski wykonał w czasie pobytu na kursie modelarskim w roku 1956. W następnym roku młody wiek nie pozwolił mu na praktyczne szkolenie w Lisich Kątach, gdzie był na obozie zorganizowanym przez Ministerstwo Oświaty. Z Grójca wybiera się do Lęborka, aby kontynuować naukę pilotażu. Zapytany o plany po maturze, odpowiada zdecydowanie: tylko Oficerska Szkoła Lotnicza.

Dyskusję przerywa podwójny warkot. To nareszcie „zaskoczyła" ściągarka i nad startem zjawił się „Jak 18", którym przyleciał szef wyszkolenia AW Zdzisław Dudzik. Kiedy po chwili rozmawia on z instruktorami i pilotami okazuje się, że i jego zdaniem wszystko idzie dobrze. Oby tak dalej.

Tekst i foto **JERZY POMIANOWSKI**

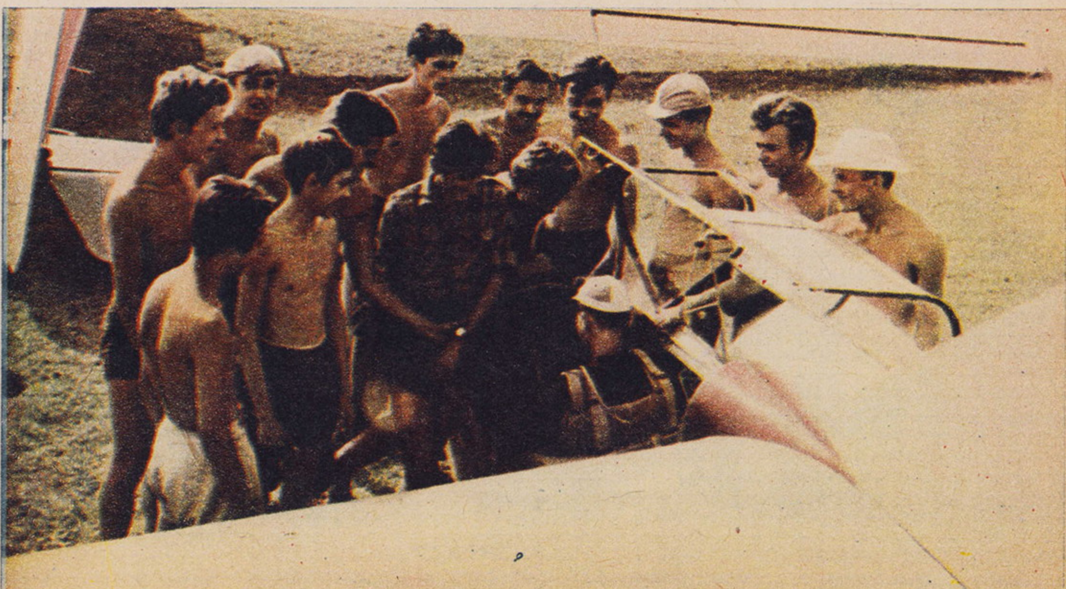




— Zwróć uwagę na wskaźnik zaczepu — mówi instr. Tadeusz Dziuba.

WYŻEJ — przygotowania do startu. U DOŁU — Jak się leciało bez instruktora?





Samolotem

STANISŁAW REPEROWICZ

NAD MORZE CZARNE

KARTKI Z PODRÓŻY DO RUMUNII

DO Bukaresztu przylecieliśmy w samo południe. Na lotnisku spotykamy rodaków. Wracają do kraju opaleni i zadowoleni, chociaż — jak twierdzą — pogoda często płatała im figle.

Rozglądam się ciekawie wokoło. Przed portem stoi sporo różnych samolotów. Staram się je rozróżnić. Duża sylwetka radzieckiego Il-18 wyraźnie odcina się od kilkunastu Il-14 oraz Li-2. Obok rumuńskich znaki rozpoznawcze Polski, Węgier... Ruch ogromny. Dosłownie co parę minut przylatuje i odlatuje samolot.

Jeden z urzędników TAROM-u (rumuński odpowiednik polskiego LOTU) przy pomocy plakatu wyjaśnia mi zasięg rumuńskich linii lotniczych. Okazuje się, że TAROM wysyła swoje samoloty do wielu państw jak np. ZSRR, Belgii, Czechosłowacji, Francji, NRD, Grecji, Włoch, Polski itp. Najbardziej uczęszczaną linią komunikacji jest jednak trasa krajowa do Constancy, łącząca Bukareszt z wybrzeżem Morza Czarnego. Staramy się — mówił urzędnik — aby duża część wczasowiczów udających się na wypoczynek nad morze mogła skorzystać z naszych usług i dlatego kilka razy dziennie wysyłamy samolot do Constancy.

Przyglądam się budynkowi dworca lotniczego. Sprawia wrażenie bardzo schludne. Jest duży i wygodny. Może nie tak „piękny" jak nasz warszawski, który „kiedyś tam" zostanie zbudowany na Okęciu. Ważny jednak jest fakt, iż od dawna służy człowiekowi. My natomiast, spragnieni gigantów (na które nas w chwili obecnej nie stać), będziemy jeszcze przez ładne parę lat korzystać z usług leciwych i wysłużonych baraczków.

ZWIEDZAMY STOLICĘ

Dochodzimy do dużego bulwaru wysadzonego krzakami róż oraz lipami. U wylotu ulicy na wysokim cokole pomnik — postać człowieka z przypiętymi skrzydłami. Na dole kilka alegorycznych płaskorzeźb. Całość wygląda imponująco. **To pomnik lotnika.** Jeden z towarzyszących nam „gospodarzy" pyta czy Warszawa posiada również podobny pomnik. Odpowiadam, że owszem, stał przed wojną na placu Unii Lubelskiej, lecz okupanci hitlerowscy usunęli go stamtąd. Po wielu tarapatach został odnaleziony i ocalony, a obecnie od wielu lat leży w jakimś magazynie. — Dlaczego w takim razie nie postawicie go z powrotem na swoje miejsce? — pada drugie pytanie. — Dlaczego? Ba, żebym ja to wiedział.

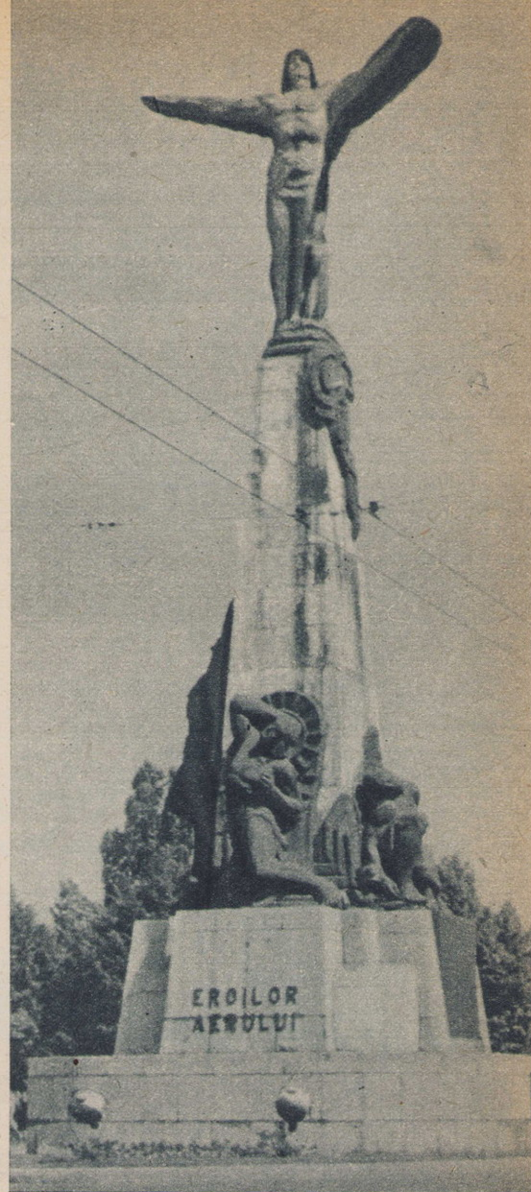
Do hotelu wracamy przez Plac Republiki — jeden z najpiękniejszych rejonów stolicy.

Wchodzimy do kiosku z gazetami. Pytam sprzedawczynię o gazety polskie. Uśmiecha się wdzięcznie i podaje mi... 30 Nr **Skrzydlatej Polski.** Jestem wyraźnie wstrząśnięty. Płacę 65 bani i zabieram pismo, a następnie przeliczam. Według oficjalnego kursu 1 lei = 1,55, a więc 65 bani równa się w zaokrągleniu około złotówki. Przy pomocy przewodnika dowiaduję się, że „Skrzydlata" cieszy się dużą poczytnością, zwłaszcza wśród miejscowej młodzieży i konkuruje z pozostałymi polskimi czasopismami sprzedawanymi w tym kiosku jak: „Przyjaciółka", „Piłka nożna", „Moda Polska" itp.

POZNAJEMY TRADYCJE LOTNICZE RUMUNII

Na drugi dzień zwiedzamy muzeum armii rumuńskiej. Obok głównego budynku, w którym chronione są właściwe eksponaty posiadające własności historyczne, zbudowano bardzo długi pawilon-hangar, w którym rozlokowano egzemplarze techniki wojskowej, a właściwie techniki lotniczej, ponieważ działa, moździerze itp. ustawiono na dziedzińcu muzealnym. Oglądam makietę samolotu, na którym Traian Vuia w roku 1906 podniósłszy się na wysokość 1 metra przeleciał odległość 12 m oraz inny bardziej doskonały typ, na którym latał Aurel Vlaicu. Przewodnik podkreśla z naciskiem, że są to konstrukcje rdzennie rumuńskie. Podobne są nieco do Farmana, chociaż nieco mniejszych rozmiarów. Jest jeszcze jedna różnica pomiędzy nimi. Makieta Farmana stoi w muzeo-składzie we Wrocławiu i nikt jej nie ogląda, zaś maszyny Vuia i Vlaicu dostępne są dla każdego rumuńskiego obywatela. W tej części techniczno-lotniczej oprócz samolotów znajdujemy pięknie opracowaną, bogato ilustrowaną fotografiami, rysunkami i schematami historię lotnictwa rumuńskiego. Powiedziano mi, że zostało to wszystko przygotowane i opracowane po II wojnie światowej. Błyskawicznie rodzi się pytanie: dlaczego oni mogli, a my nie?

Wracając okrężną drogą do hotelu przejeżdżamy obok stadionu im. 23 Sierpnia. Na horyzoncie bieli się jakiś ogromny komin-wieża. Podjeżdżamy bliżej — to wieża spadochronowa, z której skacze dosłownie chmara młodzieży. Rośnie kadra młodych.



Pomnik rumuńskiego lotnika w Bukareszcie.

LECIMY NAD MORZE

Jeszcze parę dni w Bukareszcie (koledzy nazwali go miastem kwiatów, wina i uśmiechu) i nad Morze Czarne. Lecimy do Constancy. Pierwsza niespodzianka. Na liniach TAROM-u nie wolno palić wewnątrz samolotu. Jeden z członków załogi próbuje wytłumaczyć nam na migi, że benzyna wybuchnie i samolot rozleci się w powietrzu. Pytam przez przewodnika — czy na każdej wysokości? Odpowiada, że tak, wreszcie wzrok jego pada na mój mundur lotniczy leżący na półce. Uśmiecha się i odchodzi.

Lądujemy w Constancy. Duże portowe miasto, pamiętające bardzo dawne czasy. Obowiązkowo zwiedzamy jeden z meczetów. Wspaniałe urządzony. Pragnę zrobić zdjęcie kopuły z półksiężycem. Administrator meczetu zezwala wdrapać się na wieżyczkę minaretu. Wysoka. Naliczyłem 130 stopni, a tu jeszcze nie koniec.

W mieście dużo obcokrajowców. Przeważnie są to Czesi lub Niemcy. Język niemiecki rozbrzmiewa prawie wszędzie.

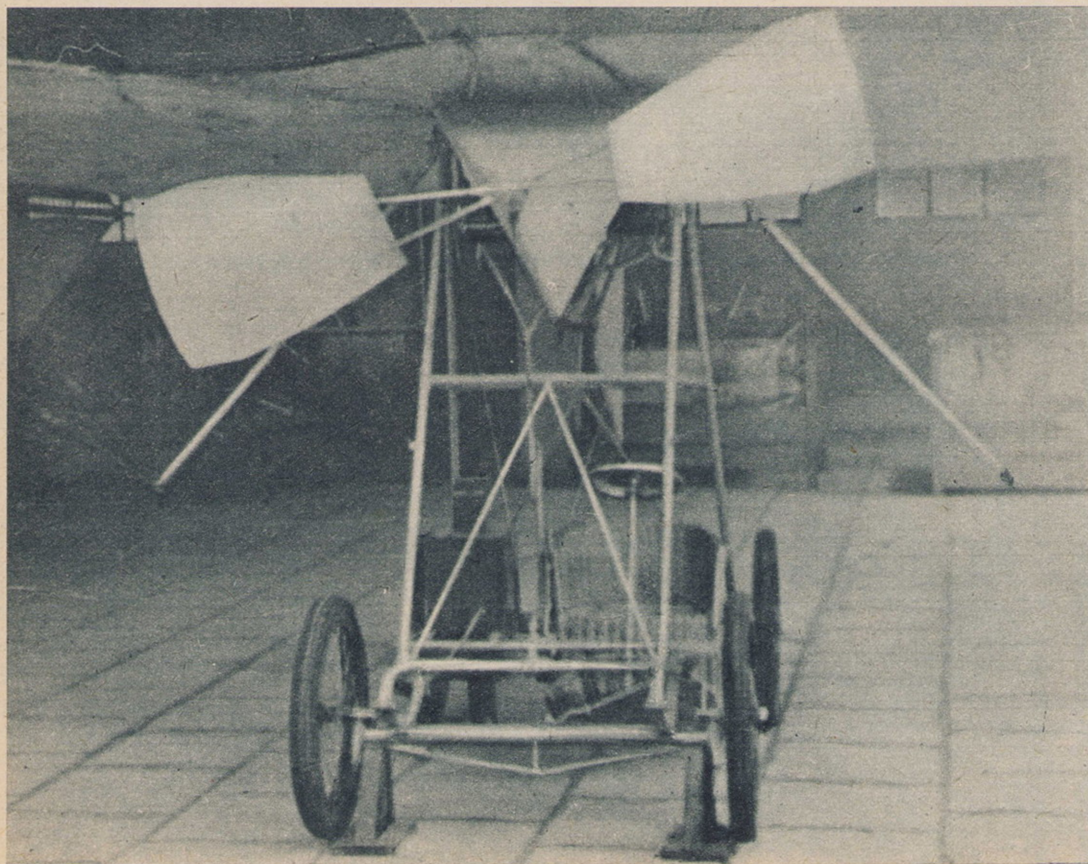
★

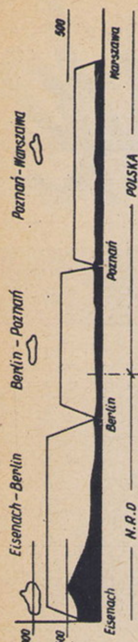
Czas przeleciał nie wiadomo kiedy. Wracamy. Samolot już czeka. Najpierw do Budapesztu, gdzie przewidziany jest w rozkładzie godzinny postój. Cieszymy się myślą, że w ciągu godziny przynajmniej pobieżnie poznamy stolicę Węgier. I tu przykra niespodzianka — jesteśmy podróżnymi tranzytowymi (nie mamy wiz), którym nie wolno pokazać się poza terenem dworca lotniczego. Trudno — przebolejemy i to.

Lecimy. Wreszcie Warszawa. Witaj miasto kochane, różniące się co prawda od rumuńskich, ale jakże bliskie sercu każdego z nas.

Samolot Aurela Vlaicu, rumuńskiego pioniera lotnictwa.

Foto autora (2)







Luxemburg. Krótki postój i sprawdzanie stanu samolotu do dalszej drogi.

EUROPEJSKI RAJD „KOSA" (7)

POWRÓT do kraju

Inż. ROMUALD GUDEL
i
ANTONI SZYMAŃSKI

7 CZERWCA byliśmy na lotnisku w Biggin Hill już o 7.30 rano. Tu spotkała nas niezwykła przygoda, gdyż na lotnisku nie było o tej godzinie ani jednej osoby, mimo że hangar, gdzie stał nasz „Kos" nie był zamknięty. Ponieważ poprzedniego dnia uzyskaliśmy ustną zgodę od kierownika ruchu lotniczego, że gdyby nawet on nie przyszedł tak wcześnie to możemy lecieć do Lympne, wyciągnęliśmy więc sami „Kosa" z hangaru i zaczęliśmy grzać silnik. Sądziliśmy, że w międzyczasie kogoś zwabi „ryk" naszego „Kosa" i odmeldujemy się, przynajmniej formalnie, z Biggin Hill. Niestety nikt się nie zjawił, no i nie chcąc tracić czasu wylecieliśmy nie spotkawszy żywego ducha. Całą drogę do Lympne mieliśmy wyrzuty sumienia z tego powodu i zastanawialiśmy się, czy rzeczywiście wiara w uczciwość ludzką nie jest najlepszą strażą mienia społecznego?

Odprawa celno-paszportowa w Lympne przeszła bardzo sprawnie i już o godzinie 10.00 startowaliśmy do Luxemburga. Start mieliśmy dosyć trudny ze względu na wysoką trawę na lotnisku oraz rozbieg pod górę. Lotnisko było jednak duże, tak że nawet dla przeciążonego „Kosa" wystarczyło w zupełności. Kierunek startu — prosto w morze. Już po minucie lotu na wysokości nie większej niż 200 m mieliśmy pod sobą brzeg morza. Żeby nie tracić czasu na nabieranie wysokości nad lądem, zdecydowaliśmy lecieć na kursie i nabierać wysokości nad Kanałem — w myśl staropolskiej zasady „co ma wisieć nie utonie". (W tajemnicy jednak powiem, że przed startem niby to dla próby i żartów nadmuchaliśmy nieco nasze kamizelki ratunkowe — a niech tam).

Pogoda do przelotu wymarzona — słonecznie i wiatr w ogon. Morze nad Kanałem cudne. Widoczność dużo lepsza niż przy locie do Anglii, a brzeg francuski ujrzeliśmy od razu po starcie. Jakoś nawet więcej statków pływało po Kanale, może dlatego, że to było rano. Mimo, że nie było ku temu najmniejszych powodów, stale jednak ocenialiśmy naszą odległość od brzegu i wysokość z podświadomą myślą: „Co by było, gdyby tak nawalił silnik?" Obawy nasze były jednak całkowicie bezpodstawne, gdyż silnik pracował równo, a wraz z nabieraniem coraz większej wysokości powracała pewność siebie. Mimo wszystko morze dużo ładniej wyglądało z wysokości 1 300 m, niż... przypuszczalnie z bezpośredniej styczności. Trudno, zostaniemy chyba już szczurami lądowymi, gdyż czuliśmy wyraźnie jak „Kosowi" ulżyło o dwa duże kamienie z naszych serc po osiągnięciu brzegu francuskiego. Wyłączyliśmy się również z podsłuchu radiowego, który tak na wszelki wypadek do połowy Kanału trzymaliśmy z Lympne, a potem z Calais.

Dalsza trasa do Luxemburga przebiegła właściwie bez większych wrażeń. Z początku lecieliśmy nad północnym okręgiem przemysłowym Francji — jednym wielkim miastem, następnie zaś przeważnie nad obszarami rolniczymi. W Luxemburgu planowaliśmy nocować, jednak z powodu braku wiz byliśmy zmuszeni lecieć dalej. Wynikła tu poważna trudność, gdyż Luxemburg nie mógł nam zabezpieczyć lotu do NRD, ponieważ nie utrzymuje z nimi żadnych stosunków. Myśmy natomiast nie chcieli lecieć bez uzyskania uprzednio zgody z Berlina (Schönefeld). Zaczęła się korespondencja pomiędzy Luxemburgiem i Berlinem-Schönefeldem via Berlin-Tempelhof. Po wielu trudnościach i nieporozumieniach uzyskaliśmy wreszcie zezwolenie na lot do Lipska. Natychmiast też wylecieliśmy, żeby zdążyć przed zmrokiem.

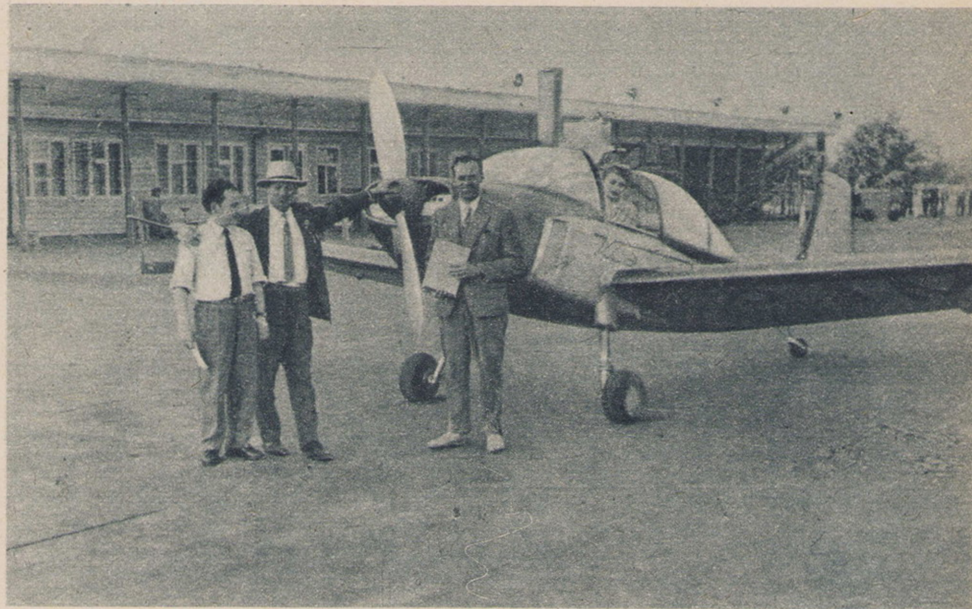
Trasa nad NRF prowadziła przez malownicze wzgórza. Szczególnie zaś piękna była dolina Renu.

Po drodze spotykaliśmy latające odrzutowce, ale żaden z nich (ku naszemu zadowoleniu) nie chciał na nas zwrócić uwagi. Na wszelki wypadek lecieliśmy dosyć nisko, ażeby nie przeszkadzać ich ewolucjom. Dolatując do granicy NRF-NRD (brama graniczna Mansbach) włączyliśmy częstotliwość Eisenach i zaczęliśmy meldować o przekroczeniu granicy. Nikt nam jednak nie odpowiedział. Dla pewności powtórzyłem meldunek trzykrotnie i to w procedurze angielskiej i rosyjskiej, a potem wzięliśmy kurs na Lipsk. Po przeleceniu 35 km usłyszeliśmy, że „Wieża Eisenach" wzywa nas do lądowania u nich, a nie w Lipsku, gdzie lotnisko jest zakryte. Zawróciliśmy natychmiast z trasy i po otrzymaniu położenia lotniska i znalezieniu go (co nie było takie łatwe, gdyż w górach widoczność pozioma była zupełnie zła, widzieliśmy jedynie teren pod sobą) wylądowaliśmy pomyślnie już na terenach NRD.

Miejscowe władze przyjęły nas bardzo uprzejmie i serdecznie. Mechanicy „Lufthansy" zaopiekowali się natychmiast naszym „Kosem", zahangarowali go i napełnili paliwem. Nam również udzielono wszelkiej pomocy w zakwaterowaniu się w Eisenach.

Następnego dnia, tj. 8 czerwca, po załatwieniu formalności związanych z przelotem odlecieliśmy do Berlina. Lecieliśmy korytarzem powietrznym przez Erfurt i Lipsk. Do Lipska mieliśmy bardzo słabą widoczność, która zdecydowanie się poprawiła po jego minięciu. W okolicach miasta Trebbin minęliśmy cały rój szybowców lecących na przelot w ramach rozgrywających się tam mistrzostw szybowcowych NRD[1]). W Berlinie szybko uzupełniliśmy paliwo, no i nieco dłużej czekaliśmy na zezwolenie strony polskiej na przelot do kraju. Wreszcie przepisom stało się zadość i wystartowaliśmy do ostatniego etapu.

Trudno wyrazić uczucie jakiego doznaje się przy przekroczeniu granic państwowych w ogóle, ale przekroczenie granicy polskiej było szczególnie wzruszające. Po miesięcznej wędrówce przez obce kraje, gdzie stanowiliśmy jedynie sami część Polski, obecnie znajdowaliśmy się znowu w kraju i co najważniejsze, po pomyślnym wypełnieniu zadania. Polska konstrukcja całkowicie zdała egzamin.



Lotnisko Okęcie — powrót z rajdu. Stoją od prawej: inż. Gudel, Antoni Szymański i celnik.
Foto: A. Szymański (2)

Kończąc cykl reportaży z pierwszego zagranicznego powojennego rajdu polskiego samolotu sportowego PZL-102B „Kos" sądzimy, że zostały przełamane pierwsze lody i że wkrótce usłyszymy częściej powtarzające się nazwy polskich samolotów latających w obcych krajach, no i oby coraz więcej, ku chlubie polskiego eksportu, pod obcymi znakami rejestracyjnymi.

---

[1]) Tego dnia rozgrywano przelot docelowo-powrotny 301 km w kierunku płd.-zach. W okolicach miasta Halle i dalej na płd. panowało duże zamglenie i bardzo zła widoczność pozioma, co spowodowało, że zawodnicy lądowali gdzie popadło.

Chłopcy z wojsk



◀ Czasze spadochronów używanych w wojskach powietrzno-desantowych są sporządzone z materiału o barwach ochronnych.

W moment po wylądowaniu. Za chwilę skoczek „zgasi" czaszę spadochronu i będzie gotów do akcji. ▶



Tak ze stanowiska wyciągarki wygląda balon na uwięzi, unoszący się wraz ze skoczkami w koszu. W tej chwili załoga balonu zapytuje przez radio: „Jak z wiatrem?" ▼

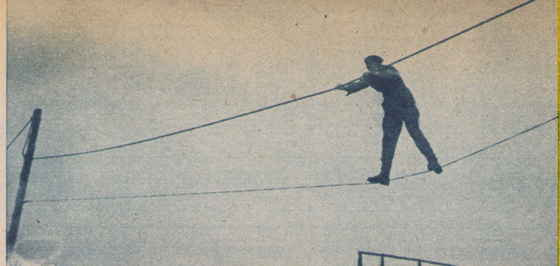




Zoinierze w koszu balonu na uwięzi. Po uniesieniu się na wysokość kilkuset metrów — opuszczą kosz i wykonają skok treningowy.



desantowych



Sprawdzian zręczności i odwagi żołnierzy wojsk powietrzno-desantowych: przechodzenie po linie (z asekuracją drugiej liny).



Desant w „obronie" torów kolejowych. Szybka akcja żołnierzy interweniujących z powietrza na najbardziej „zagrożonych" odcinkach wyjaśnia sytuację. „Nieprzyjaciel" jest zaszachowany.



ROŚLI, dziarscy chłopcy w dopasowanych, zgrabnych kurtkach i spodniach koloru ochronnego, noszący berety koloru bordo i brązowe buty „cichochody" z wysokimi skórzanymi mankietami — od paru już lat są przedmiotem ogólnego zainteresowania na ulicach miast i miasteczek. Żołnierze nowego rodzaju wojska, nie jest to tajemnicą, stanowią obiekt cichych westchnień płci pięknej i są powodem zazdrości ze strony niejednego rozlazłego cywila, ratującego swą męskość kolistą bródką i kowbojskimi wąziutkimi nogawkami.

Otóż, proszę kolegów i koleżanek, mamy tu do czynienia z żołnierzami wojsk powietrzno-desantowych. Dużo można by napisać o zadaniach jakie ma do spełnienia w razie wojny ten rodzaj broni, o taktyce jego zastosowania, sposobach szkolenia, wartości bojowej itp. O tym szerzej — innym razem. Teraz jednak można krótko określić, iż żołnierze ci posiadają obsolutnie wszechstronne wyszkolenie, obejmujące oprócz umiejętności skoków spadochronowych (jest to zasadnicza, podstawowa umiejętność) znajomość wszelkiego typu broni palnej, obsługę pojazdów zmechanizowanych, jazdę na nartach i wiele innych, niezwykle ciekawych i skomplikowanych dziedzin nowoczesnej sztuki wojennej.

Jest to więc w całej pełni wojsko nowoczesne. Jego jednostki zdolne są do błyskawicznych akcji przez zaskoczenie, paraliżujących ośrodki dyspozycyjne nieprzyjaciela, system jego komunikacji, łączności — a więc dowodzenia.

Żołnierze wojsk powietrzno-desantowych potrafią walczyć w powietrzu i na ziemi, w polu i w mieście, w lesie i na wodzie. Są wszechstronni. Jest to wojsko wyborowe, wojsko stanowiące kwintesencję ludzkich umiejętności w dziedzinie sztuki wojennej.

Służba w tej broni wymaga nieprzeciętnych walorów fizycznych i moralnych — wymaga przede wszystkim inteligencji. Jest to służba ochotnicza.

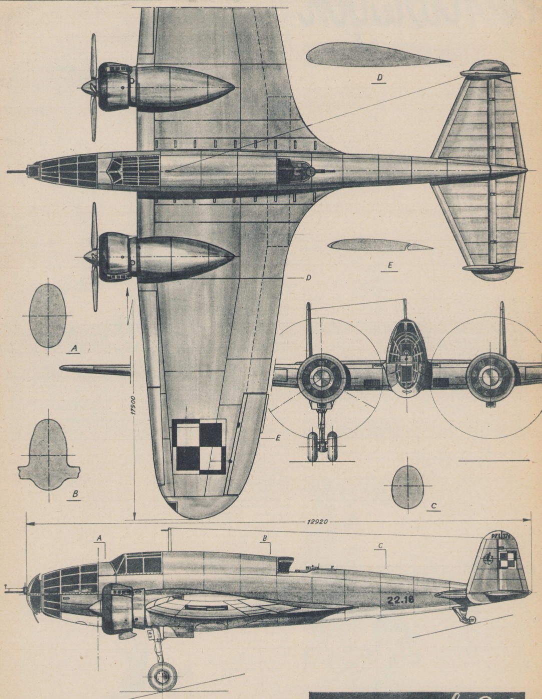
Zamieszczonych obok kilka zdjęć powinno w skrócie zorientować Czytelnika o specyfice codziennego szkolenia żołnierzy naszych wojsk powietrzno-desantowych. (j. z.)

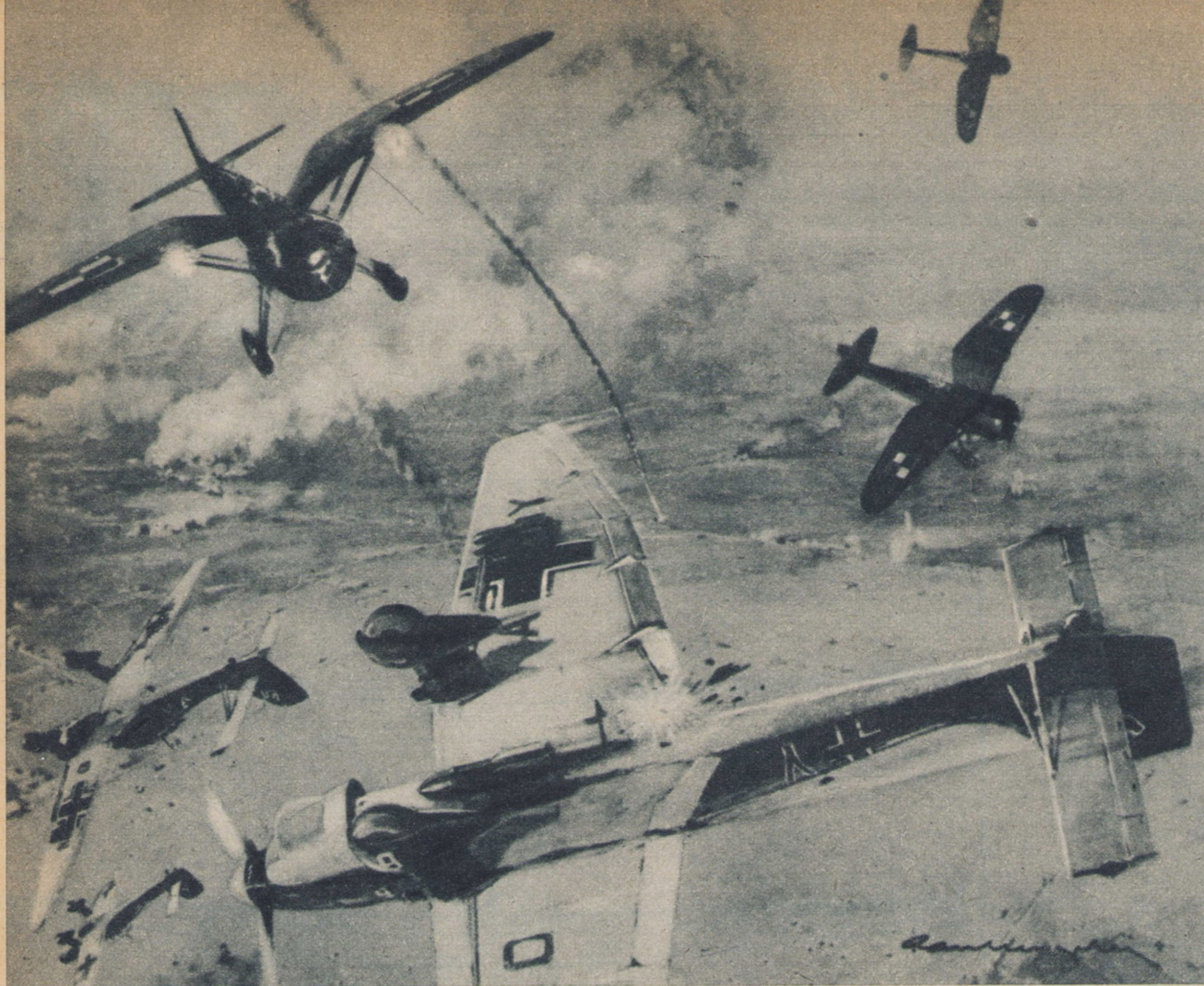
Foto: WAF



Tor przeszkód. Ćwiczenia na tzw. „mostku murzyńskim". Deski zawieszone na łańcuchach chwieją się na wszystkie strony. NIŻEJ: Zjazd na rolkach. Jest to ćwiczenie wymagające wiele refleksu.




D
E
D
A
17900
E
B
C
12920
A
B
C
22.16
PZL.37
F. DAWŁOWICZ
PZL.37 b Łoś



„...W chwili rozpoczęcia nalotów Luftwaffe lotnicy polscy natychmiast wystartowali do walki" (reprodukcja rysunku z francuskiej „Historii Lotnictwa").

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

JEDENASTA SZANSA

We wrześniu 1939 r. ludność Polski nieskończoną ilość razy stawiała tragiczne pytania: „Gdzie jest nasze lotnictwo, co robi, dlaczego nas nie broni?" Nikt wówczas nie mógł zrozumieć dlaczego samoloty z biało-czerwonymi szachownicami odegrały tak nieznaczną rolę w walkach nad swoją własną ojczyzną. Dziś, z perspektywy przeszło dwudziestu lat, tak pisze o tym tragicznym okresie ostatnio wydana obszerna francuska „Historia Lotnictwa":

„Zimą 1935 roku, na balu w ambasadzie polskiej w Paryżu, miała miejsce niezwykle ciekawa, absolutnie autentyczna rozmowa między pewnym dyplomatą niemieckim, a wyższym oficerem lotnictwa francuskiego. W miłym nastroju wywołanym znakomitym szampanem dwaj ci panowie dogadali się, że jako oficerowie walczyli w jednostkach stojących naprzeciw siebie w czasie pierwszej wojny światowej.

— Trzeba przyznać — mówił dyplomata hitlerowski — że wasz ówczesny sukces nad Marną był dla nas wielkim zaskoczeniem. Gdy wypowiadaliśmy wojnę Francji 3.VIII.1914 r., to jest — poprawił się — gdy byliśmy zmuszeni do rozpoczęcia działań wojennych, mieliśmy 9 szans na 10 na zwycięstwo. Tak się złożyło, że właśnie ta dziesiąta szansa obróciła się przeciwko nam.

Ponieważ oficer francuski nie odpowiadał, Niemiec szybko wychylił następny kieliszek szampana i głosem, w którym można było odczuć zaledwie lekko zawoalowaną groźbę, ciągnął:

— W przyszłości, gdyby sytuacja tak się nieszczęśliwie złożyła, że znowu musielibyśmy skrzyżować broń...

— Wystąpilibyście już z dziesięcioma szansami na dziesięć — przeciął sucho lotnik francuski.

— O nie, drogi panie pułkowniku. Tym razem będziemy mieli już jedenaście szans na dziesięć.

— Czy mogę być niedyskretny i zapytać co to za tajemnica ta jedenasta szansa?

Odpowiedź padła bez chwili wahania. Głos Niemca stał się twardy, gdy skandował:

— Ta jedenasta szansa, to nasza kompletna, miażdżąca przewaga w powietrzu.

Taką właśnie przewagę lotniczą Niemcy hitlerowskie posiadały w pełni już na wiosnę 1939 r. Niech mówią suche cyfry. 25.II.1935 r., tj. w przededniu odbudowy „Luftwaffe", Francja posiadała 1 450 samolotów wojskowych, Polska 450, a Niemcy 0. Zaledwie w dwa lata później lotnictwo niemieckie dysponowało 5 000 samolotami bojowymi i 3 000 szkolnymi, łącznikowymi itp. Wszystkie tak nowoczesne, że wywiad francuski donosił o rzeczy nie do wiary: bombowce niemieckie są szybsze niż myśliwce alianckie!

O świcie pierwszego września armia lądowa, lotnictwo i marynarka hitlerowska bez wypowiedzenia wojny ruszyły na Polskę. Strusia polityka aliantów pozwoliła Hitlerowi — po zajęciu Austrii — wziąć armię polską w żelazne kleszcze także od strony Czechosłowacji. Tym razem Francja i Anglia wreszcie się obudziły. Zostały one po prostu zmuszone do walki. Do walki w najgorszej, jaką sobie można wyobrazić sytuacji.

Gdyby chociaż wykorzystano okres, kiedy to „Wehrmacht" i „Luftwaffe" były prawie całkowicie zaangażowane walkami w Polsce! Gdyby rzucono maksimum lotniczych sił angielsko-francuskich na niemieckie centra uzbrojeniowe, fabryczne, komunikacyjne oraz koncentracje wojsk! Ale nic z tego. Niemcy miały pozostawione absolutnie wolne ręce, aby rozegrać spotkanie z samotnymi Polakami. Kilka nieśmiałych demonstracji wojskowych na froncie zachodnim miało raczej charakter platonicznej zabawy, a nie prawdziwych operacji bojowych. Bez żadnych więc przeszkód dopełniła się zbrodnia nad Polską.

Z czterech flot powietrznych, którymi dysponowała w tym okresie „Luftwaffe", jedna została oddana do Grupy Armii pozostającej pod dowództwem gen. von Bocka. Drugą dysponował dowódca na południu gen. von Rundstedt. Flota powietrzna nr 3 — gotowa do interwencji na całym froncie — była zgrupowana za Odrą i pozostawała w rękach naczelnego dowództwa. Razem operowało przeciwko Polsce ok. 2 500 samolotów, z czego połowa bombowców.

Naprzeciw stanęły polskie siły powietrzne, dysponujące ogółem 700 samolotami (tylko niecałe cztery setki bojowych). Samoloty polskie były po większej części budowane w kraju, specjalnie w fabryce PZL w pobliżu Warszawy. Większość maszyn była przestarzała, a nie trzeba zapominać, że miały one bronić frontu długości ponad 1 600 kilometrów!

W chwili rozpoczęcia nalotów „Luftwaffe" lotnicy polscy natychmiast wystartowali do walki. Wykazali oni tak zapał jak i wyszkolenie co najmniej równorzędne ich przeciwnikom. W pierwszym dniu wojny myśliwcy polscy zestrzelili 34 samoloty z czarnymi krzyżami na skrzydłach. Stwierdzono później, że straty lotnictwa niemieckiego były ciężkie, pięć razy większe niż to przewidywał sztab hitlerowski przed rozpoczęciem działań bojowych. Co więcej — niektóre kolumny pancerne zostały zatrzymane, lub skutecznie opóźnione w marszu przez niewielkie jednostki bombowe polskich sił powietrznych. Atakowały one bez wytchnienia z małych wysokości pomimo silnej opl i interwencji dwusilnikowych myśliwców typu „Messerschmitt 110".

Niestety — już szóstego dnia wojny lotnictwo polskie, praktycznie biorąc, przestało egzystować. Zginęło w walce. W ten sposób niebo nad Polską pozostało do wyłącznej dyspozycji lotników na samolotach z czarnymi skrzydłami. Zmietli oni z nieba przeciwnika i mogli z pełnym powodzeniem stosować w praktyce metody szczegółowo obmyślone w czasie szkolenia pokojowego. Dali oni teraz straszliwy pokaz użycia wielkiej potęgi powietrznej w warunkach nowoczesnej wojny.

Niemieckie lotnictwo taktyczne poprzedzało na niskim pułapie kolumny pancerne. Nie tylko fonicznie podawano cele wojskom ziemnym, ale działano samolotami szturmowo: bombardowano i ostrzeliwano z karabinów maszynowych („straffing") oddziały polskie. Nieliczne małokalibrowe, znakomite działa szwedzkie typu „Boforsa" zestrzeliły pewną liczbę nisko działających szturmowców. Ich miejsce zajmowały jednak prawie natychmiast liczne samoloty rezerwowe. Gdzież byli teraz ci przedwojenni mędrcy, którzy nie chcieli uwierzyć w skuteczność użycia lotnictwa szturmowego na polu bitwy?

Może jeszcze groźniej działało lotnictwo strategiczne dalekiego bombardowania. Operując bez żadnego już oporu na dużych i średnich wysokościach zapuszczało się głęboko nad terytorium Polski. Wyszukiwało nie tylko centra przemysłowe i węzły kolejowe lub drogowe, lecz bezbronne miasta. Ze szczególnym zwłaszcza upodobaniem bombardowano długie kolumny cywilnych uchodźców. Była to zwierzyna najbardziej ulubiona przez lotników niemieckich — najłatwiej ulegająca panice i najzupełniej pozbawiona obrony. Można się było bezkarnie zniżyć aż do wysokości słupów telegraficznych i — lecąc wygodnie z z prędkością 300 km/h — ostrzeli-

DOKOŃCZENIE NA STR. 15

NOWE SZYBOWCE I SAMOLOTY SPORTOWE ZSRR

Zespół młodych konstruktorów radzieckich pod kierownictwem znanego nam z pobytu w Lesznie w 1958 r. inż. M. Simonowa opracował ostatnio dokumentację dwóch nowych szybowców metalowych.

Projekty te przeszły już pomyślnie przez państwową komisję makietową i zostały przekazane do produkcji. Oczekuje się, że nowe szybowce wejdą do produkcji seryjnej.

KAI–14

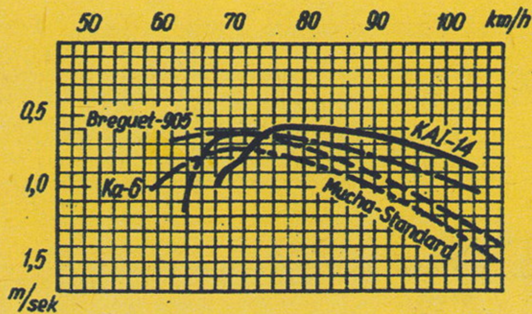
Jednomiejscowy szybowiec metalowy klasy standard opracowany w dwóch wersjach: **rekordowej** — o małej powierzchni czołowej kadłuba, ze szlifowaną powierzchnią nitów oraz polerowaniem powierzchni całego szybowca;

seryjnej — z normalnym wykończeniem powierzchni oraz umieszczeniem pilota w pozycji siedzącej.

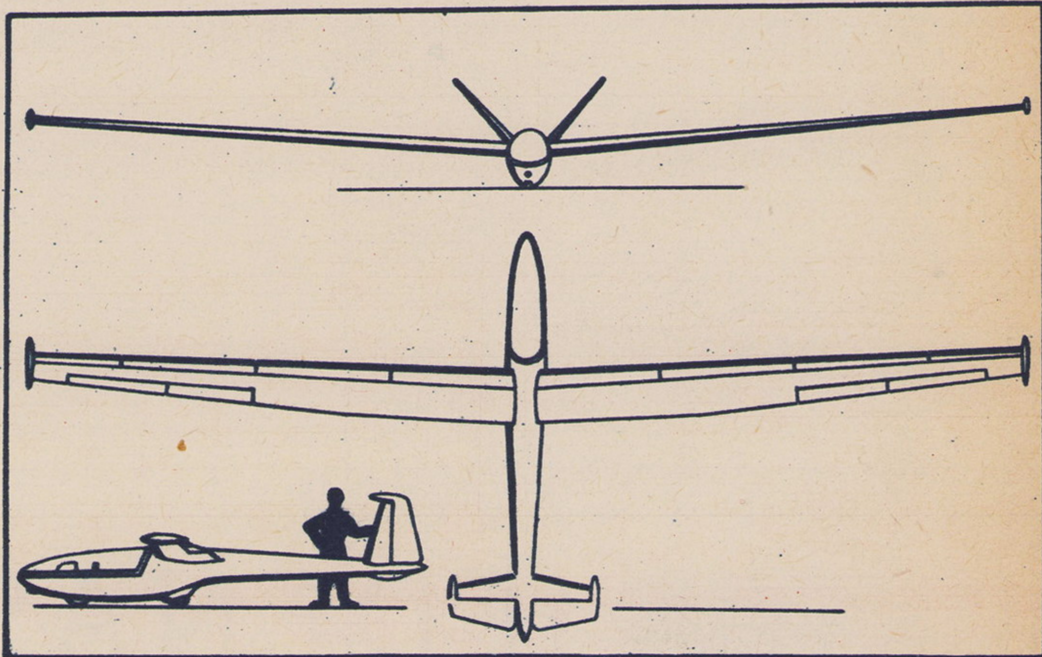
Jeżeli chodzi o wersję rekordową szybowca, to jego osiągi obliczeniowe przewyższają najlepsze szybowce klasy standard, biorące udział w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie w 1958 r., widzimy to na porównawczej biegunowej prędkości.

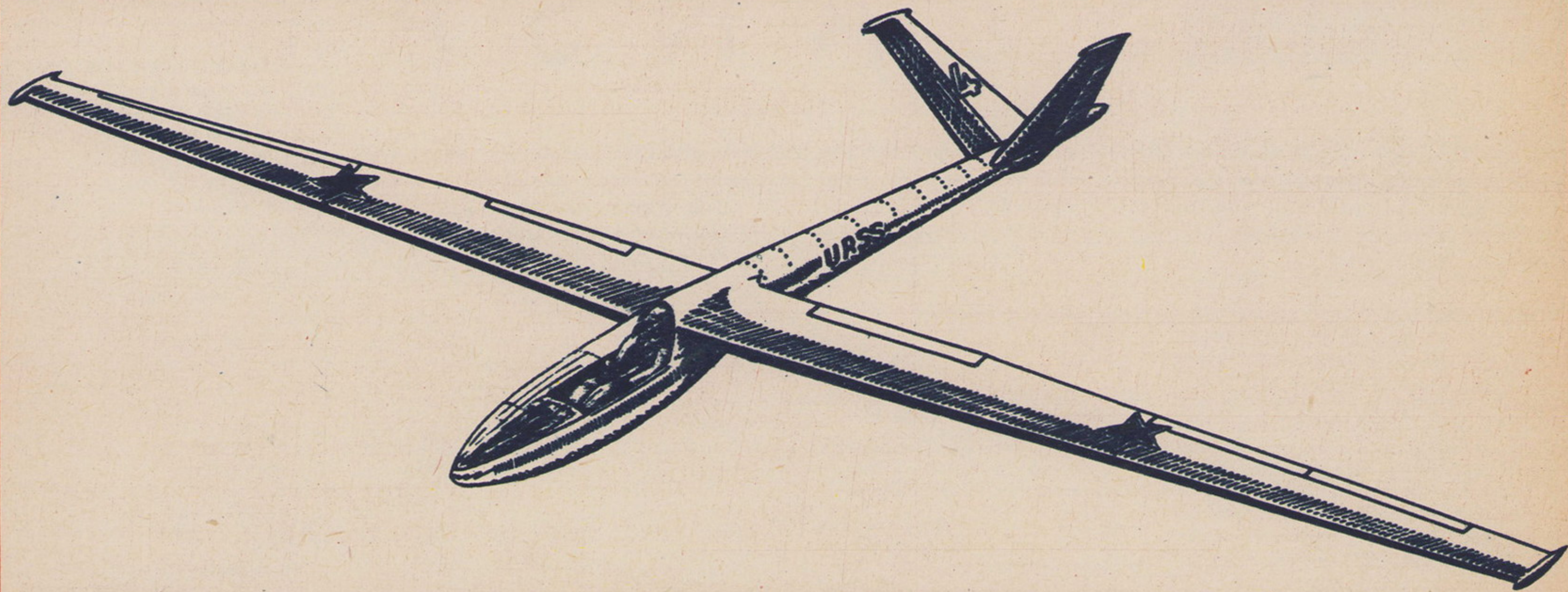
Szybowiec KAI-14 jest wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Płat laminarny z hamulcami aerodynamicznymi. Kadłub z wentylowaną kabiną osłoniętą owiewką wytłoczoną z jednego kawałka plexi. Koło podwozia 255 x 110 umieszczone przed środkiem ciężkości, nieamortyzowane, lecz z hamulcem mechanicznym, sprzężonym z dźwignią hamulców aerodynamicznych. Usterzenie motylkowe (rozwarcie — 140°) składane do transportu. Tablica przyrządów przewiduje następujący zestaw: prędkościomierz US-250, wariometry WR-5 i WR-10, miniaturowy sztuczny horyzont, busola magnetyczna KI-13, wskaźnik przepływu tlenu IK-18, wysokościomierz WD-10. W skład wyposażenia szybowca wchodzi: bateria akumulatorów srebro-cynkowych SCS-15, przetwornica PAG-1F, barograf AD-2, aparat tlenowy KP-18, zbiornik tlenu o pojemności 0,7 l, termos z pożywieniem dla pilota z doprowadzeniem ustnika do kabiny, apteczka oraz przewidywana radiostacja UKF. Spadochron plecowy PNŁ-45.

Dane techniczne: Rozpiętość — 15,00 m, długość — 5,82 m, wznios — 4°, skos — 2°. Ciężar w locie — 260 kG. Max. prędkość holowania — 140 km/h (samolot), — 100 km/h (wyciągarka), prędkość dopuszczalna — 250 km/h, prędkość optymalna — 84 km/h, — 69,3 km/h (z hamulcami), prędkość min. — 65,2 km/h, prędkość lądowania — 61,5 km/h.



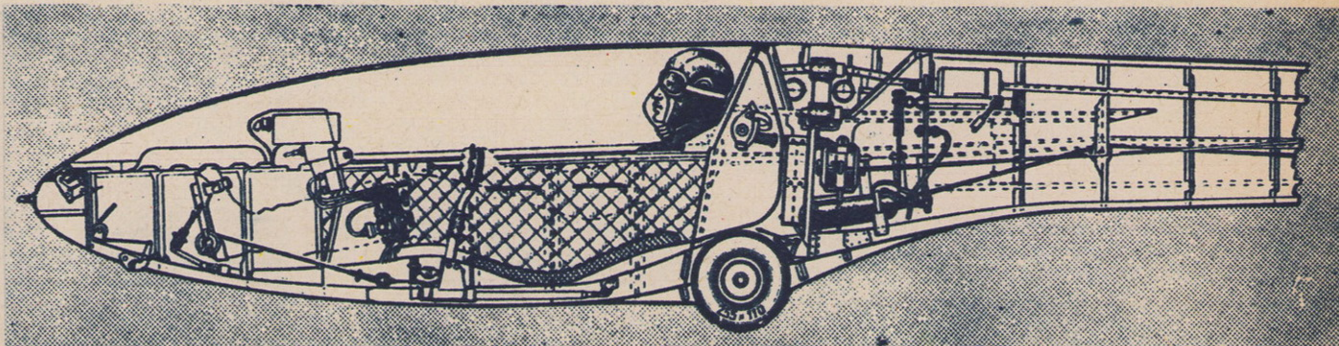
Porównawcza biegunowa prędkości.





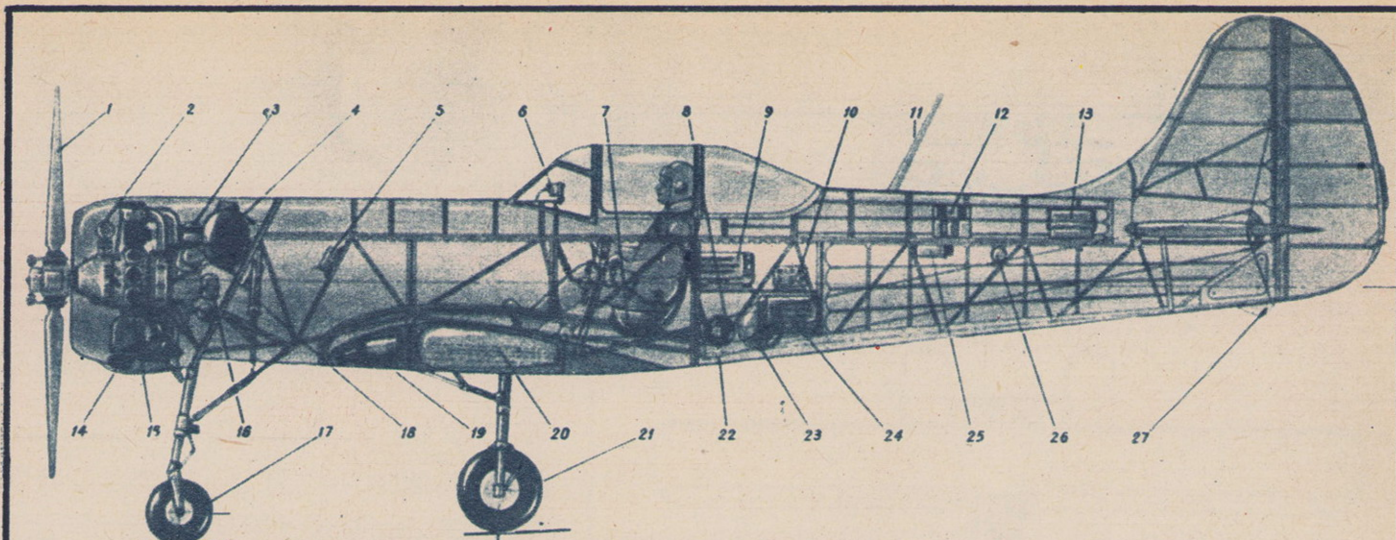
Przekrój kabiny pilota w szybowcu KAI-14.

KAI-14 SZYBOWIEC WYCZYNOWY KLASY STANDARD

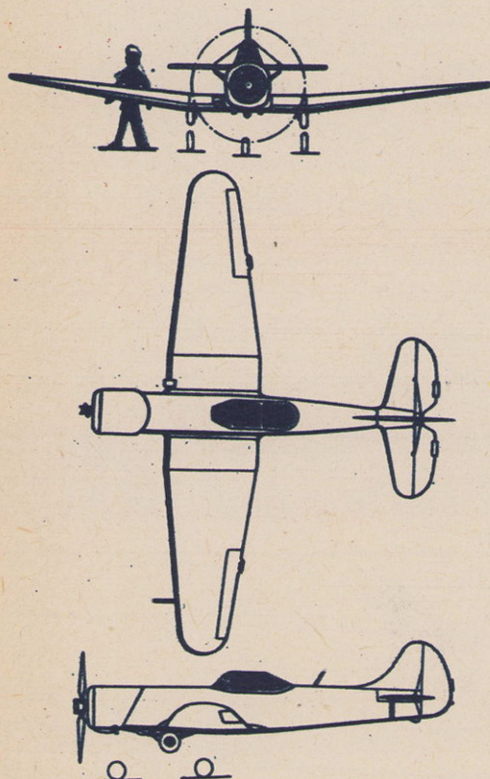


JAK - 18P

Oznaczenia: 1 — śmigło przestawialne, 2 — sprężarka, 3, 12, 16 — przetwornica elektryczna, 4 — zbiornik oleju, 5 — przekaźnik elektryczny, 6 — busola, 7 — fotel pilota, 8—23 — zbiornik sprężonego powietrza, 9, 10, 24 — radiostacja UKF, 11 — antena, 13 — baterie, 14 — wlot powietrza do gaźnika, 15 — silnik AI-14 R, 16 — zawory, 17 — koło przednie, 18 — wciągnik koła, 19 — chłodnica oleju, 20 — zbiornik paliwa, 21 — koła główne, 22 — napęd sterów, 25 — przełącznik zasilania, 27 — zderzak ogonowy.



Przekrój jednomiejscowego samolotu akrobacyjnego Jak-18P.



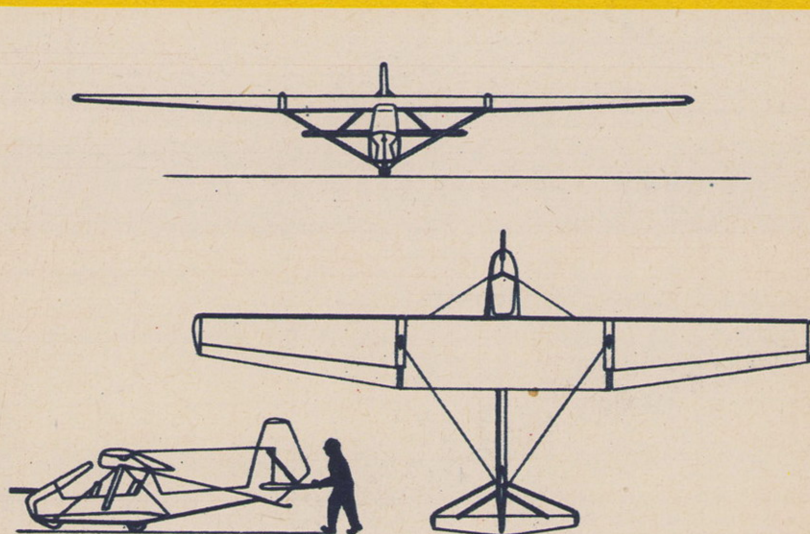
SAMOLOT AKROBACYJNY JAK - 18P

W ślad za pierwszą wersją akrobacyjną znanego samolotu szkolno-treningowego Jak-18, noszącą oznaczenie Jak-18A, pojawiła się jej dalsza odmiana Jak-18P.

Jest to samolot jednomiejscowy z częściowo wciąganym podwoziem trójkołowym. Silnik AI-14R, 9-cylindrowy gwiazdowy konstrukcji inż. A. Iwczenki, rozwijający moc przy starcie 260 KM. Śmigło dwułopatowe, przestawialne W-530-D35.

Dwa zbiorniki paliwa w skrzydłach o łącznej pojemności 138 l; zbiornik akrobacyjny pozwala na 5-minutowy lot odwrócony.

DANE TECHNICZNE: Kozpiętość — 10,60 m, długość — 8,18 m, wysokość — 3,25 m, powierzchnia nośna — 17,00 m². Ciężar własny — 918 kG, ciężar w locie — 1065 kG. Prędkość max. przy ziemi — 275 km/h, max. prędkość dopuszczalna — 390 km/h, prędkość wznoszenia — 10 m/sek, pułap — 6 500 m, prędkość lądowania — 95 km/h, rozbieg — 120 m, dobieg — 200 m, długotrwałość lotu akrobacyjnego (60 l paliwa) — 50 min.



DWUMIEJSCOWY SZYBOWIEC SZKOLNY KAI - 17

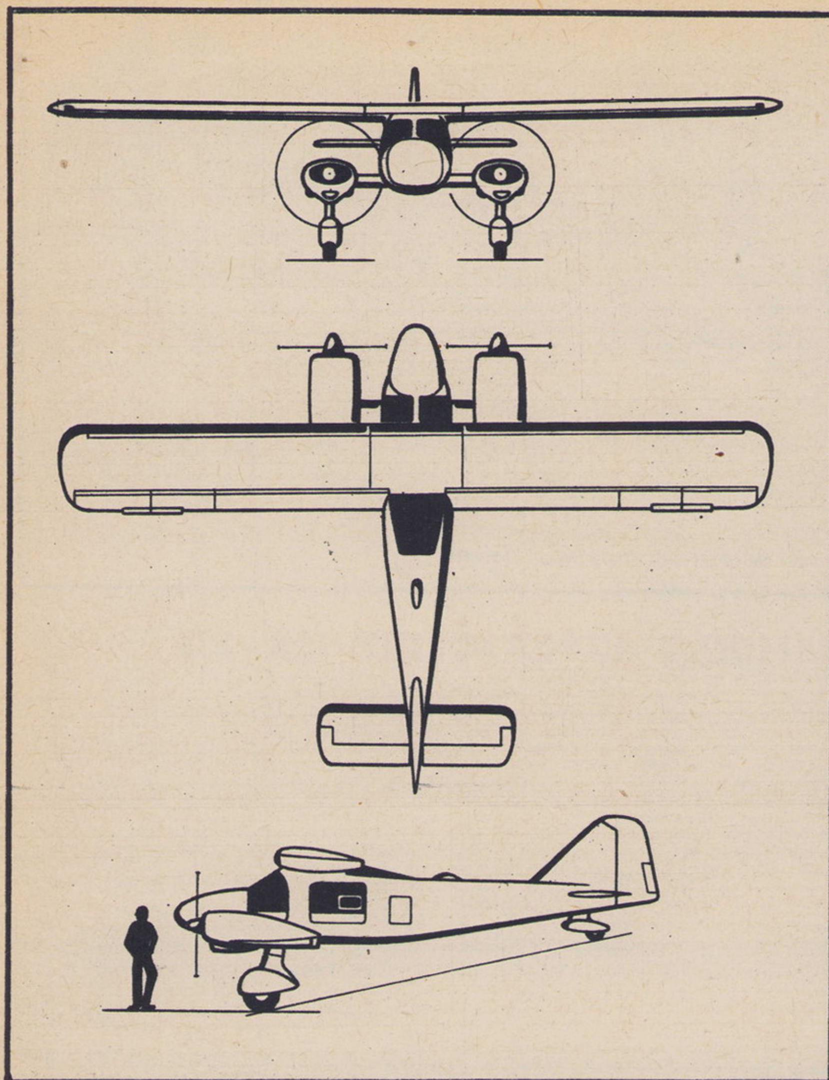
KAI-17 Szkolny szybowiec całkowicie metalowy dopuszczający starty za wyciągarką oraz samolotem. Tablica przyrządów znajduje się tylko w pierwszej kabinie ucznia, ale jest wzrokowo dostępna również dla instruktora.

Szybowiec jest wyposażony w prędkościomierz US-250, wariometr WR-10, wysokościomierz WD-10. Przewidywana jest możliwość zaopatrzenia załogi w spadochrony plecowe, a szybowca w radiostację UKF. Płat trójdzielny rozkładany do transportu. Podwozie amortyzowane złożone z niehamowanego koła oraz płozy przedniej i ostrogi. Zwraca uwagę dobrze rozwiązany układ technologiczny.

Dane techniczne: Rozpiętość — 13,00 m, długość — 6,22 m. Ciężar w locie — 233 kG (1 pilot), — 323 kG (2 pilotów). Maksymalna doskonałość — 14. Min. prędkość opadania — 0,9 m/sek (1 pilot), — 1,06 m/sek (2 pilotów), max. prędkość holowania — 140 km/h (samolot), — 90 km/h (wyciągarka), max. prędkość dopuszczalna — 250 km/h, prędkość optymalna — 53 km/h (1 pilot), — 63 km/h (2 pilotów), prędkość lądowania — 38 km/h (1 pilot), — 46 km/h (2 pilotów).



DORNIER DO-28 ● NRF



ZAKŁADY Dornier rozpoczęły swą powojenną działalność skonstruowanym w Hiszpanii uniwersalnym samolotem DO-25. Powojenna wersja tego samolotu, DO-27, jest do chwili obecnej produkowana w NRF w dużych seriach dla celów wojskowych i cywilnych. Niedawno doszło do opracowania wersji dwusilnikowej DO-28, a także — opisanego w „Skrzydlatej" — dwusilnikowego eksperymentalnego samolotu skróconego startu DO-29, z wychylanymi wałami pchających śmigieł.

DO-28, którego prototyp oblatany został w kwietniu 1959 r., posiada wiele elementów wspólnych ze swym poprzednikiem DO-27. Początkowo nawet płat był identyczny, następnie został jednak wydłużony. Zwiększono również moc silników, dzięki czemu wzrosły osiągi i bezpieczeństwo lotu (możliwy jest start i lot wznoszący z jednym silnikiem niepracującym).

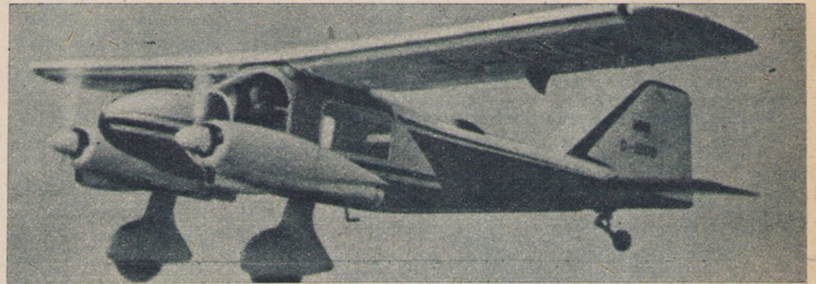
DO-28 jest 6-miejscowym, dwusilnikowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji metalowej. Jest on przeznaczony do celów łączności, komunikacji i transportu. Płat wyposażony jest w stałe skrzele na całej rozpiętości, dwuszczelinowe lotki i takież klapy o uproszczonej kinematyce. Profil 18 proc. Konstrukcja dwudźwigarowo-kesonowa.

Kadłub wykonany w części kabinowej jako konstrukcja otwarta (belkowa), w części tylnej jako skorupowy. Przód kadłuba osłonięty owiewką z laminatu. Bogato szklona kabina o dużych bocznych drzwiach otwieranych do góry mieści z przodu dwa fotele pilotów (dwuster), a z tyłu dwie zwrócone do siebie kanapy dla 4 pasażerów.

Statecznik poziomy przestawialny w locie. Stery kryte płótnem (podobnie jak lotki i klapy).

Podwozie stałe. W niektórych wersjach podwozie wyposażono w owiewki.

Dwa silniki Lycoming O-540 o mocy 250 KM każdy, zabudowane są po bokach kadłuba na końcach niewielkich wsporników — skrzydełek służących jednocześnie jako wspornik podwozia. Śmigła przestawialne, dwułopatowe. (JS)



DANE TECHNICZNE:

Wymiary:	
Rozpiętość	11,80 m
Długość	9,04 m
Wysokość	3,16 m
Powierzchnia nośna	22,4 m²
Wydłużenie	8,5
Ciężary:	
Ciężar własny	1 605 kG
Ciężar w locie	2 330 kG
Obciążenie pow.	104,4 kG/m²
Obciążenie mocy	4,66 kG/KM
Osiągi:	
Prędkość max.	273 km/h
Prędkość przelot.	245—257 km/h
Prędkość lądow.	72 km/h
Prędkość wznosz.	7 m/sek
Prędkość wznosz. (1 silnik)	1,6 m/sek
Pułap	6 800 m
Pułap (1 silnik)	2 300 m
Zasięg	1 220 km
Rozbieg	170 m
Start na przeszkodę 15 m	275 m
Lądowanie znad przeszkody	220 m
Dobieg	110 m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

EC/39/59 „URIBEL" ● WŁOCHY

EKIPA włoska na tegorocznych mistrzostwach świata w Kolonii rozporządzała dwoma szybowcami w klasie standard. Jednym był szybowiec M-100S, drugim specjalnie zbudowany na mistrzostwo EC/39/59 „Uribel". Konstruktorem tego ciekawego szybowca jest dr inż. Edgardo Ciani. „Uribel" jest w pewnej mierze wzorowany na poprzednim szybowcu tegoż konstruktora, dwumiejscowym „Urendo".

„Uribel" jest jednomiejscowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji drewnianej.

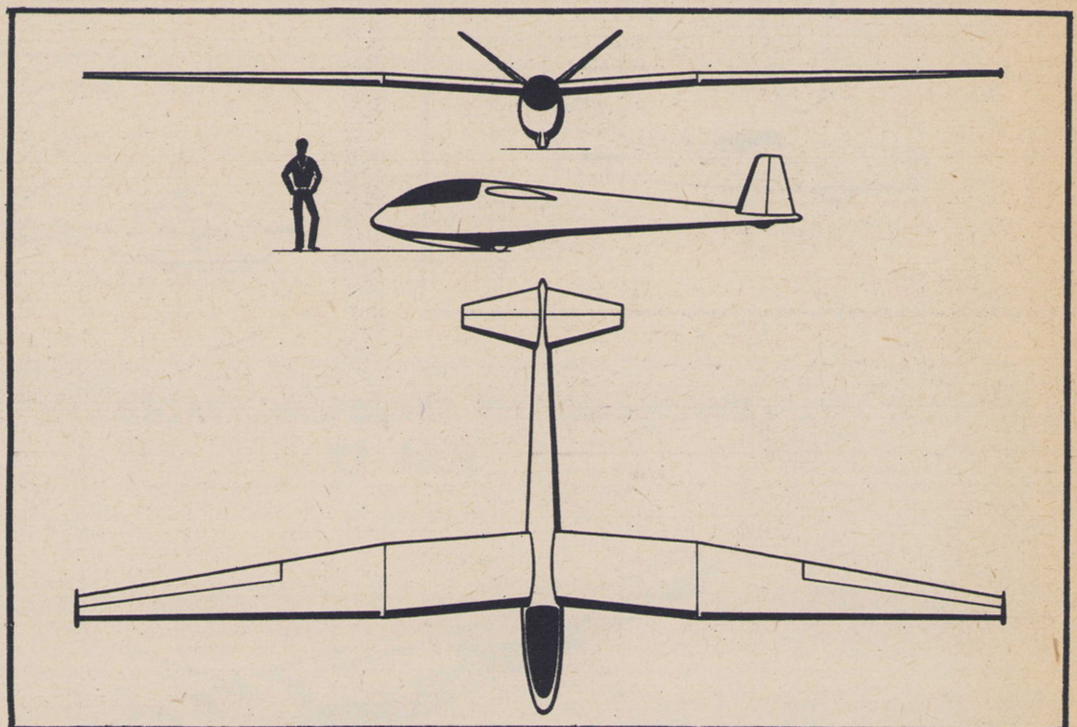
Płat o obrysie prostokątno-trapezowym posiada wyraźny skos do przodu i kształt spłaszczonej litery „M" w widoku z przodu. W częściach przykadłubowych, prostokątnych, zastosowano profil laminarny NACA 64-3-618, a w częściach skrajnych profil zmienny przechodzący w NACA 715 A315. Skrzydła zakończone są niewielkimi wrzecionami. Konstrukcja jednodźwigarowa, pokrycie w całości ze sklejki. Poza lotkami skrzydła są zaopatrzone w hamulce aerodynamiczne typu „spoiler" na dolnej powierzchni skrajnych części.

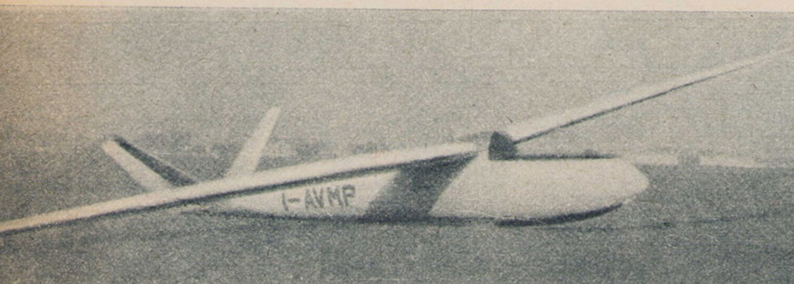
Kadłub o przekroju owalnym zbudowany jest w postaci skorupy ze sklejki. Zakończenie kadłuba, podobnie jak przejście skrzydło — kadłub, wykonano z laminatu z włókien szklanych i żywicy poliestrowej. Osłona kabiny, otwierana na bok, jest wytłoczona z jednego arkusza plexi i ma kształt „wpisany" w obrys kadłuba.

Usterzenie motylkowe o obrysie trapezowym składane do transportu.

Podwozie składa się z amortyzowanej gumą płozy centralnej, wbudowanego w nią stałego kółka 300 × 100 i stalowego zderzaka ogonowego.

(JS)





DANE TECHNICZNE

Wymiary:	
Rozpiętość	15,0 m
Długość	7,7 m
Pow. nośna	13,8 m²
Wydłużenie	16,2
Ciężary:	
Ciężar własny	210 kG
Ciężar w locie	310 kG
Obciążenie pow.	22,5 kG/m²
Osiągi (przybliżone)	
Doskonałość max.	29—31
Min. prędkość opad.	0,70 m/sek

PZL-37B „ŁOŚ”

Opis do rys. na str. 10

SAMOLOT bombowy PZL-37B „Łoś” był dalszym rozwinięciem wersji PZL-37A, która została już opisana w 202 odcinku cyklu („SP” nr 41 z 1959 r.). Wersja B różniła się przede wszystkim innym silnikiem i podwójnym usterzeniem kierunku.

PZL-37B „Łoś” był średniopłatem wolnonośnym konstrukcji całkowicie metalowej, wyposażonym w dwa silniki gwiazdowe, chłodzone powietrzem. Przeznaczeniem jego były dzienne lub nocne loty bombowe o większym zasięgu.

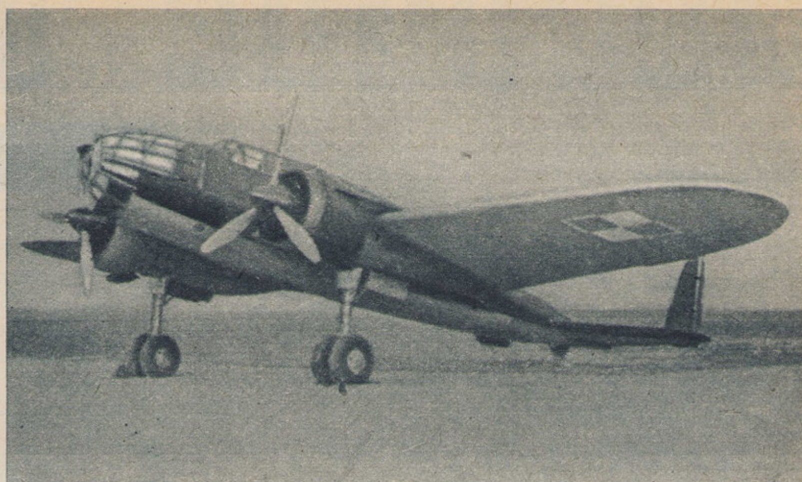
W konstrukcji zastosowano przewagę duralu. Okucia wykonane były z wysokowartościowej stali. Kadłub półskorupowy składał się z wręg powiązanych lekkimi podłużnicami o przekroju I. Pokrycie współpracujące było usztywnione przez podłużne listwy o przekroju Z. Przekrój kadłuba eliptyczny. Płat trójdzielny. Na końcach środkowej części płata znajdowały się gondole silnikowe oraz wciągane w ich wnętrze podwozia. Między dźwigarami środkowej części płata znajdowały się komory bombowe z otwieranymi lukami. Części zewnętrzne płata posiadały konstrukcję kesonową. Pomiędzy statycznie i aerodynamicznie wyważonymi lotkami, umieszczone były klapy „krokodyl“. Na zewnątrz od silników znajdowały się skrzele. Usterzenie wolnonośne z klapkami Flettnera. Podwozie, wciągane o podwójnych bliźniaczych kołach i napędzie hydraulicznym. Po wciągnięciu podwozie było całkowicie ukryte w gondolach silnikowych. W razie awarii napędu, podwozie mogło być wysuwane przy pomocy pompy ręcznej. Koła podwozia posiadały hamulce.

Amortyzacja olejowo-powietrzna PZL. Płoza ogonowa również z taką samą amortyzacją, posiadała na końcu małe kółko, co zapobiegało niszczeniu nawierzchni betonowych lotniska. Sieć elektryczną zasilały dwa generatory po 600 W. Reflektor do lądowania umieszczony w kadłubie posiadał moc 500 W.

Wyposażenie radiowe stanowiła radiostacja nadawczo - odbiorcza oraz goniometryczna. Zbiorniki z blachy aluminiowej mieściły łącznie 1 500 l paliwa, oraz 220 l oleju. Przewidziane było zastosowanie dodatkowego zbiornika kosztem zmniejszenia ładunku bombowego o 300 kG. Maksymalny zasięg samolotu PZL-37B mógł wynosić 4 500 km.

Uzbrojenie pokładowe składało się z 3 karabinów maszynowych kal. 7,7 mm: z przodu kadłuba, w górnym stanowisku strzeleckim i w dolnym — wysuwanym. Zapas amunicji wynosił łącznie 1 700 pocisków.

Silniki osłonięte były pierścieniami NACA. Śmigła przestawialne metalowe, trójpłatowe typu PZL — Hamilton. W wersji PZL-37B wykorzystane były silniki Bristol „Pegasus - XX“ o mocy 918 KM każdy.



Samolot bombowy PZL-37B „Łoś”.

W samolocie tym mogły być stosowane następujące warianty ładunku bombowego:

20 bomb po 50 kG = 1 000 kG
20 bomb po 110 kG = 2 200 kG
18 bomb po 110 kG i 2 bomby 300 kG = 2 580 kG

FELIKS PAWŁOWICZ

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	17,90 m
Długość	—	12,92 m
Wysokość	—	5,08 m
Powierzchnia nośna	—	53,50 m²
Ciężar własny	—	4 225 kG
Ciężar w locie	—	8 560 kG
Prędk. max. na wys. 2 000 m	—	390 km/h
Prędk. max. na wys. 3 400 m	—	445 km/h
Prędkość lądowania	—	120 km/h
Pułap z ładunk. bomb 2580 kG	—	6 000 m
Zasięg z ładunk. bomb 2580 kG	—	1 500 km

JEDENASTA SZANSA

DOKONCZENIE ZE STR. 11

wać oszalały ze strachu tłum ludzi! A te wspaniałe pióropusze dymu nad Warszawą, Krakowem i Poznaniem! Niech żyje Blitzkrieg!

Wojnę z Polską wygrało więc przede wszystkim lotnictwo. Pokaz nowej taktyki i strategii Hitlera, Göringa i Milcha wypadł w tym wypadku wzorowo. Tylko grupa północna von Bocka i armie von Kluga i von Kuchlera — które uderzyły z Pomorza — musiały jeszcze długo i ciężko walczyć o zdobycie Warszawy bronionej z nadludzką odwagą przez resztki oddziałów regularnych i ludność cywilną. Grupa południowa von Rundstedta wraz z armiami von Blaskowitza, von Reichenau i von Lista po wzięciu Krakowa i Częstochowy mogły teraz z łatwością posuwać się naprzód. „Luftwaffe” oczyściło od obrońców nie tylko niebo, ale i ziemię. W trzydzieści dni wojna była skończona. Tym razem głównymi jej aktorami ze strony niemieckiej byli nie ludzie, ale powietrzne monstre, których nazwy brzmią: „Messerschmitt-109” i „110” (myśliwce), „Heinkel-111”, „Dornier-17” i „Junkers-86” (bombowce), „Junkers-97” (szturmowy) oraz „Henschel-26” (rozpoznawczy).

Czy ze strasznego widowiska, które rozegrało się na ziemi, a szczególnie na niebie polskim, wyciągnęli alianccy eksperci i obserwatorzy wojskowi natychmiastowe praktyczne korzyści dla swoich krajów? Czy po prostu zrozumieli lekcję, która przecież rozegrała się na ich oczach?

Ani trochę. Gdy przeszedł pierwszy odruch strachu, panowie ci najspokojniej oświadczyli: — Pamiętajmy, że walki miały miejsce w Polsce, w kraju źle przygotowanym do wojny. Co tam się zdarzyło — nie może mieć miejsca na froncie francuskim. Po prostu śmieszne jest samo porównanie...”

Opr. JANUSZ KĘDZIERSKI



Eskadra samolotów bombowych PZL-37B „Łoś”.

Foto ze zbiorów F. PAWŁOWICZA



WYDAJĄ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

„SKRZYDLATA POLSKA“
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch” rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa” w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia spoza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 19.VIII.1960 R. Zam. 5387/C C -52

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

URATOWANY Z PŁOMIENI

Dramatyczna scena ratowania pracownika ciężko poparzonego w czasie pożaru elewatora zbożowego. Ze śmigłowca unoszącego się nad elewatorem spuszczono ratownika na linie, który dotarł do rannego i opatrzył go. Wkrótce obu ich wyciągnięto z palącego się budynku do śmigłowca.

ILUSTRACJE: „Ogoniok", „Aero-Sport", „Aviation Magazine", „The Illustrated London News", „Les Ailes", „Ali Nuove", „The Aeroplane".



NA STACJI ŚMIGŁOWCÓW



Zdjęcie wyżej przedstawia śmigłowiec Mi-4 i pasażerów na nowej stacji śmigłowców pasażerskich w Moskwie. Dzięki śmigłowcom podróż z lotniska Szeremietiewo do miasta trwa około 10 minut.

ŚMIGŁOWCE NA MONT BLANC



Zdjęcie przedstawia dwa śmigłowce francuskie — „Alouette-II" i „Alouette-III", które wylądowały tuż w pobliżu szczytu największej góry w Alpach — Mont Blanc. Stąd nad szczyt — już tylko krok.

IŁY-18 W LEOPOLDVILLE



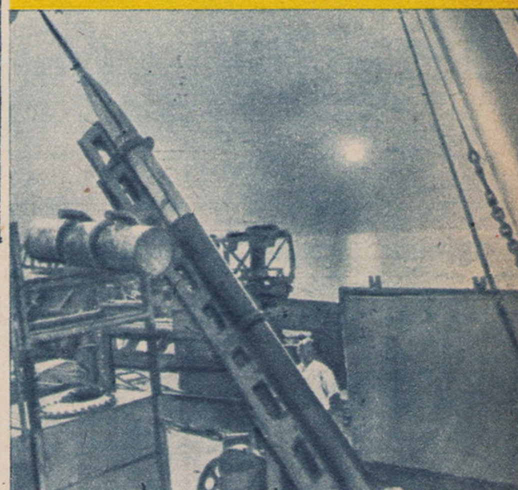
Żołnierze państwa Ghana, wchodzący obok innych w skład oddziałów wysłanych przez ONZ do Kongo dla zastąpienia tam wojsk belgijskich, wyładowują się z radzieckiego samolotu Ił-18 na lotnisku w Leopoldville. Jak wiadomo, rząd ZSRR na apel ONZ wysłał swe samoloty w celu transportu oddziałów Ghany do Kongo.



TRAGEDIA POD KOPENHAGĄ

Ośmiu wyborowych piłkarzy duńskich, kandydatów na Olimpiadę, zginęło pod szczątkami samolotu De Havilland „Rapide" w wodach Sundu. Katastrofa nastąpiła tuż po starcie z lotniska Kastrup.

„O NOCNEJ PORZE"



Uczeni radzieccy przeprowadzają wciąż nowe doświadczenia z rakietami, badając przy ich pomocy górne warstwy atmosfery. Na zdjęciu — radziecka rakieta meteorologiczna na wyrzutni zainstalowanej na pokładzie statku płynącego na wodach Morza Czarnego.



ŁÓDŹ – ŚMIGŁOWIEC

W czasie wyścigów łodzi motorowych w Dreźnie (NRD) znany zachodnio-berliński zawodnik Dieter König wypróbował swój nowy aparat — łódź z dwułopatowym wirnikiem, który pozwala na uniesienie się całości pojazdu w czasie holowania na długiej lince przez motorówkę.



Bez słów